

**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y**  
**FINANCIERAS**



“LOS CANALES DE CONTROL ADUANERO Y SU EFECTO EN LA  
NACIONALIZACION DE LOS VEHICULOS CHINOS IMPORTADOS POR LAS  
EMPRESAS INSTALADAS EN ZOFRA TACNA, AÑO 2015”

**Proyecto de Tesis para optar al Título Profesional de Contador Público con  
mención en Auditoría**

**Presentado por:**

**Bach. Alan Dany Gutiérrez Ramírez**

**TACNA – PERU**

**2016**

**DEDICATORIA:**

A Dios todo poderoso por darme la vida y las fuerzas para salir adelante.

A mis padres que me incentivan al brindarme el apoyo y motivación constante de superación.

## RECONOCIMIENTO

A la Universidad Privada de Tacna por la formación para el desarrollo profesional.

Al Maestro y asesor Mag. Ricardo Zapata Ruiz, por su orientación en la realización de la presente tesis y por compartir desinteresadamente sus conocimientos y experiencias.

## RESUMEN

En la investigación realizada se determinó que los canales de control aduanero tienen un efecto positivo en el incremento de impuestos al nacionalizar los vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna.

La hipótesis planteada asumía que el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos, era significativo. Lo cual se aceptó debido a que se determinó ajustes de valor incrementándose la base imponible de impuestos y derechos arancelarios en las 12 declaraciones que pasaron por canales de control aduanero en el año 2015, se tomó como objetivo general determinar el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna.

Dentro de las conclusiones más importantes queda evidenciado que los canales de control aduanero inciden positivamente en el incremento de la base imponible de tributos y derechos arancelarios, es decir que a mayor control aduanero conllevara a mayor recaudación de impuestos.

## **ABSTRACT**

In the investigation carried out, it was determined that the customs control channels have a positive effect on the tax increase by nationalizing the Chinese vehicles imported by the companies located in Zofra Tacna.

The hypothesis asserted that the effect of the customs control channels on the nationalization of Chinese vehicles was significant. This was accepted because value adjustments were determined by increasing the tax and tax base in the 12 declarations that passed through customs control channels in 2015. The general objective was to determine the effect of the control channels Customs clearance in the nationalization of Chinese vehicles imported by companies located in Zofra Tacna.

Among the most important conclusions, it is evident that the customs control channels have a positive effect on the increase in the taxable base of taxes and tariffs, that is to say that more customs control will lead to greater tax collection.

## INDICE

DEDICATORIA .....	ii
RECONOCIMIENTO .....	iii
INTRODUCCION.....	1
<b>CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>3</b>
1.1 Identificación y determinación del problema .....	3
1.2 Formulación del problema .....	4
1.2.1 Problema General.....	4
1.2.2 Problemas Específicos .....	4
1.3 Objetivos de la investigación .....	4
1.3.1 Objetivo General.....	4
1.3.2 Objetivos Específicos.....	5
1.4 Justificación e importancia de la investigación .....	5
1.4.1 Justificación .....	5
1.4.2 Importancia.....	5
<b>CAPITULO II : MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>6</b>
2.1 Antecedentes relacionados con la investigación .....	6
2.2 Bases teóricas.....	11
2.2.1 Régimen de importación para el consumo .....	11
2.2.2 Valor aduanero .....	11
2.2.3 Valoración aduanera.....	12
2.2.4 Marco normativo de valoración aduanera .....	13
2.2.5 Artículo vii-gatt .....	13
2.2.6 Métodos de valoración.....	15
2.2.7 El derecho de dudar.....	19
2.2.8 El procedimiento de duda razonable .....	20
2.2.9 El valor de origen y su sustento .....	21

2.2.10 Canales de control aduanero .....	21
2.2.11 Incoterms.....	22
2.2.12 Generalidades de Zofra Tacna.....	34
2.2.13 Beneficios aduaneros de zona franca .....	35
2.2.14 Beneficios logísticos .....	36
2.2.15 Régimen de importación definitiva .....	37
2.2.16 Condiciones para el importador .....	38
2.2.17 Mercancías restringidas y prohibidas.....	38
2.2.18 Modalidades y plazos para destinar las mercancías .....	39
2.2.19 Documentos.....	39
2.2.20 Canales de control .....	41
Canal verde: .....	41
Canal naranja: .....	41
Canal rojo: .....	41
2.2.21 Derechos de importación .....	41
2.2.22 Acerca de la percepción.....	41
2.2.23 Levante en cuarenta y ocho horas .....	42
2.2.24 Etapas del procedimiento.....	42
Numeración de la Declaración .....	42
Cancelación .....	43
Recepción, registro y control de documentos.....	44
Revisión Documentaria .....	44
Reconocimiento Físico .....	45
Diligencia previa de declaraciones anticipadas asignadas a canal rojo .....	46
Reconocimiento Físico De Oficio .....	46
Retiro de mercancías .....	46
Regularización del despacho anticipado .....	47

Regularización del Despacho urgente.....	47
Conclusión del Despacho.....	47
2.2.25 Partida arancelaria.....	48
2.2.26 Partida arancelaria 8702.10.10.00 .....	49
2.3 Definición de términos básicos .....	49
2.4 Sistema de Hipótesis.....	52
2.4.1 Hipótesis General .....	52
2.4.2 Hipótesis Específicas.....	53
2.5 Sistema de variables .....	53
2.5.1 Operacionalización de variable canales de control aduanero.....	53
2.5.2 Operacionalización de variable Nacionalización .....	54
<b>CAPITULO III : METODOLOGÍA .....</b>	<b>55</b>
3.1 Tipo de investigación.....	55
3.2 Nivel de investigación.....	55
3.3 Diseño de investigación.....	55
3.4 Población y muestra de estudio.....	55
3.5 Técnicas e instrumentos de investigación .....	56
3.5.1 Técnicas .....	56
3.5.2 Instrumentos .....	57
3.6 Ambito de la investigación.....	57
3.7 Procesamiento y análisis de información.....	57
3.7.1 Procesamiento de los datos.....	57
3,7,2 Análisis e Interpretación de los datos.....	57
<b>CAPITULO VI : RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....</b>	<b>59</b>
4.1 Tratamiento estadístico e interpretación de tablas.....	59
4.2 Contraste de hipótesis.....	61
4.4 Discusión de resultados .....	66

CONCLUSIONES.....	69
RECOMENDACIONES.....	70
BIBLIOGRAFIA.....	71
ANEXOS .....	73
ANEXO 01 MATRIZ DE CONSISTENCIA .....	74
“LOS CANALES DE CONTROL ADUANERO Y SU EFECTO EN LA NACIONALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS CHINOS IMPORTADOS POR LAS EMPRESAS INSTALADAS EN ZOFRA TACNA, AÑO 2015” .....	74
ANEXO 02 OPERACIONALIZACION DE VARIABLES.....	<b>75</b>
ANEXO 03 NACIONALIZACIÓN DE VEHÍCULOS CHINOS DE LAS 04 EMPRESAS INSTALADAS EN ZOFRA TACNA, AÑO 2015 .....	76
ANEXO 04 INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN GUÍA DOCUMENTAL CANALES DE CONTROL ADUANERO.....	84
ANEXO 05 INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN GUÍA DOCUMENTAL NACIONALIZACIÓN.....	85
ANEXO 06 VALIDACIÓN DE EXPERTOS .....	86

## INTRODUCCION

La presente investigación se encuentra enmarcada en el comercio exterior y la potestad aduanera, los canales de control aduanero, siendo materia de estudio las importaciones de vehículos chinos que se encuentran en la partida arancelaria 8702.10.10.00, por las empresas importadoras instaladas en Zofra Tacna

Estas mercancías sujetas a valoración al nacionalizarse pasan por los canales de control y esto genera una variación en el monto de valor de aduana para poder determinar la base imponible de impuestos y derechos arancelarios pudiéndose llegar a ajustar dicho valor.

Por esta razón me he dado la tarea de investigar el total de nacionalizaciones realizadas por cuatro empresas importadoras instaladas en Zofra Tacna en el año 2015.

Por lo antes expuesto se considera necesario el desarrollo de la presente investigación titulada “Los Canales de Control Aduanero y su Efecto en la Nacionalización de los Vehículos Chinos Importados por las Empresas Instaladas en Zofra Tacna , Año 2015”, estructurándose para ello el trabajo en seis capítulos .

Capítulo I, El Problema, en este capítulo se consignan la determinación y formulación del problema, los objetivos, la justificación e importancia y limitaciones de la investigación.

Capítulo II, Marco Teórico, se abordan los antecedentes del Estudio, y se presentan Teorías y Conceptos de manera secuencial, temas cuyos contenidos constituyen las bases teórico científicas de nuestra Investigación.

Capítulo III, Marco Metodológico, se formulan las hipótesis y variables de investigación, así como el diseño metodológico, especificando: el tipo y diseño de estudio, población y las técnicas en el manejo de la información

Capitulo IV, Análisis de los Resultados y Comprobación de las Hipótesis descripción del trabajo de campo; la presentación, análisis e interpretación de los datos obtenidos,

Asimismo, en el Trabajo de la Investigación se consideran las Conclusiones, Sugerencias, Referencias Bibliográficas y los Anexos respectivos

## CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1 Identificación y determinación del problema

China es el primer fabricante de vehículos a nivel mundial, los fabricantes chinos representan siete de cada diez fabricantes de automóviles con los márgenes de ganancia más altos del mundo

En este contexto, en el Perú en el año 2007 se empezaron a distribuir estos vehículos lo más atrayente sin duda alguna es su precio siendo más accesibles que el resto de fabricantes de vehículos, si bien es cierto que de cada diez vehículos que circulan en nuestras calles seis son fabricados en china generándose una marcada tendencia, se estima que dentro de 10 años el mercado automotor sería liderado por estos autos.

Según cifras de la propia CAAM, Latinoamérica en el año 2013 fue el principal destino de exportación de automóviles chinos convirtiéndose en el mayor mercado para estos vehículos. En el Perú las importaciones de vehículos chinos se incrementaron en estos últimos años y es ahí la importancia del rol que cumple la aduana siendo uno de los objetivos del presente trabajo el control aduanero en la valoración de dichas mercaderías que se amparan en el régimen de importación definitiva para el consumo, en Zofra Tacna se cuenta con empresas importadoras de vehículos chinos, siendo estas mercancías de similares características en algunos casos proceden de la misma fábrica pero al ser importadas ingresan al Perú con la marca o denominación que escoja la importadora en el caso específico su marca.

En Zofra Tacna estas empresas importadoras por confidencialidad las referenciaremos como: Empresa A, Empresa B, Empresa C, Empresa D. Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente queremos demostrar si existe algún efecto al momento de la nacionalización de esas mercancías cuando pasan por el control aduanero.

Situación que me llevo al estudio del acto de valoración como parte de la potestad de la administración aduanera de ahí surge la interrogante, ¿Cuál es

el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos en las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015?.

El trabajo de campo se utilizó como fuente la información pública de la administración aduanera específicamente las DUAS (Declaración única de Aduana) ,teniendo como instrumento el total de operaciones de importación de vehículos chinos en el periodo 2015 de las empresas importadoras de vehículos chinos instaladas en Zofra Tacna

## **1.2 Formulación del problema**

### **1.2.1 Problema General**

¿Cuál es el efecto que tienen los canales de control aduanero en la nacionalización de los vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015?

### **1.2.2 Problemas Específicos**

¿Cuál es la influencia del canal de control aduanero verde en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna?

¿Cuál es la incidencia del canal de control aduanero naranja en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna?

¿Cuál es el efecto que tiene el canal de control aduanero rojo en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna?

## **1.3 Objetivos de la investigación**

### **1.3.1 Objetivo General**

El objetivo de la presente investigación es Determinar el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

### **1.3.2 Objetivos Específicos**

Determinar la influencia del canal de control aduanero verde en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna.

Identificar la incidencia del canal de control aduanero naranja en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna los métodos de valoración aduanera.

Determinar el efecto que tiene el canal de control aduanero rojo en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna.

## **1.4 Justificación e importancia de la investigación**

### **1.4.1 Justificación**

Se ha considerado necesario llevar a cabo el presente estudio, a fin de determinar el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015, la importancia de la declaración del valor de transacción y la efectividad de la fiscalización por los mecanismos de control aduanero al determinar su valor, sin que se vulneren los tratados y principios, normas internacionales

Finalmente, la presente investigación pretende ser un aporte referencial teniendo en cuenta la base de datos de la administración aduanera.

### **1.4.2 Importancia**

El comercio es muy importante para la económica del país, el cual se ve reflejado por medio de sus importaciones y exportaciones siendo la aduana el primer filtro que garantiza la regulación del comercio evitando el contrabando, lavado de activos y evasión de impuestos. El presente estudio es importante porque; podremos determinar el efecto de los canales de control aduanero y evaluar su efectividad en la nacionalización de vehículos chinos de las empresas importadoras instaladas en Zofra Tacna en el año 2015.

## CAPITULO II : MARCO TEÓRICO

### 2.1 Antecedentes relacionados con la investigación

Los antecedentes bibliográficos solo se reflejan al tema de valoración aduanera y control aduanero, por lo tanto no existe tesis que aborde el presente tema tal como se ha planteado.

Oswaldo & Katherine (2014), Señala que habrá importaciones cuya operación comercial subyacente no sea una compraventa o aparezcan acuerdos complementarios en donde el objeto esencial sea un servicio, o un conocimiento o un intangible. En estos supuestos ,podríamos concluir que el acuerdo del valor de la OMC propone métodos de valoración diferentes al “valor de transacción”, que deberían ser seguidos por los importadores y aceptada por las administraciones aduaneras .De otro lado, si estamos ante una compraventa internacional y se cumplen los requisitos principales y accesorios para la aplicación del “valor de transacción”, entonces podremos determinar el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías importadas . Esto implica necesariamente hallar el precio , y hallar los ajustes al “valor de transacción” , según lo dispuesto en el artículo 8 y, hallar alguna condición pactada entre las partes que tenga un valor en sí mismo, que deba de ser incluido en el valor real de las mercancías, en aplicación del método del “valor de transacción”.

Es menester de cada Estado miembro de la OMC contar con una administración aduanera organizada y capacitada que conozcan los métodos de valoración y su correcta aplicación , con la finalidad de evitar caer en arbitrariedades al utilizar datos ficticios con el fin de lograr percibir mayor cantidad de impuestos por las importaciones . Asimismo , es necesario contar con operadores de comercio exterior con buen manejo de las normas de valoración , que no caigan en el error de declarar datos subvaluados , buscando de esta manera cancelar menores impuestos que los que le corresponde .Adicionalmente y debido a la relevancia de la valoración de

mercancías en las operaciones de comercio internacional , es indispensable que los importadores conozcan los elementos y requisitos del “valor de transacción ”, como método preferente para asignar el valor en aduanas ,siguiendo con las pautas otorgadas por el acuerdo del valor en aduanas y los procedimientos esbozados en el presente trabajo.

Cosio Jara (2014), Señala que la primacía del Valor de transacción en el código del Valor de la OMC no puede entenderse como una patente de corso para que el importador considere que siempre su valor declarado será la base de cálculo de los tributos a pagar, por cuanto su Buena Fe descansa en una presunción *juris tantum*, que admite derecho de dudar del valor declarado y esa duda es precisamente , el punto de partida del Procedimiento de Duda razonable .No resulta correcto hablar de un procedimiento de duda razonable a nivel OMC, en la medida que ello aludiría a una dimensión adjetiva , con plazos , recursos y órganos competentes cuando lo que únicamente existe en la norma supranacional es una serie de garantías procedimentales establecidas en la Decisión 6.1 del Comité Técnico de Valor .

En virtud de las normas supranacionales se consagran tres reglas o garantías procesales que debe cumplir la administración cuando tenga una duda razonable sobre el valor en aduanas declarado por el importador y que se denomina “proceso de consultas” el cual incluye darle la oportunidad de probar que su valor declarado es el valor en aduana, informarle sobre la decisión que va a tomar antes de ajustar el valor declarado , en caso de modificar el valor declarado permitirle el denominado Derecho de recurso.

Sorogastua Ruffner & Aliaga Aliaga (2014), Señala que lograr una correcta y justa determinación del valor en aduanas de las mercancías importadas dependerá tanto de los administrados como de la Administración Aduanera , en tanto los primeros se encuentran en la obligación de presentar información y/o documentación fidedigna que respondan a la verdad de sus operaciones , mientras que la segunda tiene el deber de aplicar las reglas sobre valoración aduanera contenidas en la normatividad internacional ,comunitaria y nacional vigentes.

El acuerdo sobre valoración aduanera de la OMC ha establecido seis métodos de valoración aduanera, los cuales deben ser empleados de manera sucesiva y excluyente, siendo el Primer Método de Valoración de Transacción de las mercancías Importadas el núcleo de la valoración aduanera, es decir, el principal método, cuya aplicación se prioriza sobre los demás, revistiendo estos últimos, el carácter de complementarios o subsidiarios. La labor de la administración Aduanera, durante el procedimiento de determinación del Valor en aduanas de las mercancías importadas, debe orientarse a agotar todas las posibilidades para aplicar el Primer Método de Valoración Aduanera. Por consiguiente, en caso no resulte factible emplear dicho método de valoración aduanera, será necesario que la citada entidad sustente las razones por las cuales las explicaciones y/o documentos probatorios presentados por el importador no lograran satisfacer los requisitos impuestos en el Acuerdo sobre Valoración Aduanera de la OMC, a fin de aceptar el valor de transacción declarado como base de cálculo de los derechos y tributos aplicables a la importación.

El conjunto de actuaciones gestionadas por la administración aduanera a efectos de que esta pueda comprobar la veracidad y/o la exactitud del valor declarado, así como de la información y/o documentación sustentadora presentada por el importador, recibe el nombre de Procedimiento de Determinación del Valor en Aduanas, o Procedimiento de Duda Razonable.

Si la Administración Aduanera no cumple con las reglas y los plazos establecidos en el procedimiento de Duda Razonable cualquier decisión que adopte, constituirá una violación al debido procedimiento administrativo, en tanto el importador se vería imposibilitado de poder pagar por las mercancías importadas.

Frente a tal situación, el importador tiene expedito su derecho de presentar los medios de defensa que estime convenientes, a fin de encauzar el Procedimiento de Duda Razonable conforme a las reglas de Valoración Aduanera de la OMC, o de anular el acto de acotación emitido por la Administración Aduanera

Ordoñez Torres(2009); en su Tesis **“Impacto de las medidas de Control en la Declaración de Cánones y Derechos de licencia (Regalías) como parte del Valor en Aduana”** de acuerdo con su investigación realizada concluye : que entre la noción del valor económico o comercial y el concepto de valor en aduanas hay una gran diferencia ,puesto que la primera constituye por derecho propio uno de los conceptos primordiales de la gran teoría económica , como viene a ser, en el marco de la historia económica, la teoría del Valor , cuyo objeto es tratar de entender que se entiende por valor y las causas y circunstancias que la determinan .Mientras que el concepto de “Valor en Aduanas “ responde a una necesidad práctica , por cuanto constituye la fijación predeterminada por acuerdo multilateral de lo que deben entender por valor el conjunto de las administraciones aduaneras a los efectos del cumplimiento uniforme de las funciones propias de la potestad aduanera , debido a que este concepto es el referente necesario para el cálculo del derecho ad-valorem y demás tasas que gravan las importaciones ,por lo que debe fijarse y declararse en toda operación de importación .Siendo esta razón donde radica la importancia funcional de esta noción y su diferencia esencial con el concepto de valor económico

Toda mercancía objeto de importación tiene un valor en aduana, independientemente de si tiene o no valor comercial. La determinación de ese valor en aduana es consecuencia de la aplicación rigurosa de la técnica de valoración cuyos métodos se encuentran previstos en los artículos 1° a 8° del Acuerdo sobre Valoración de la OMC, los cuales deberán ser aplicados según el orden en que son presentados. No pudiendo utilizarse en ningún caso métodos distintos a los prescritos en esta normativa ni trastocarse el orden de aplicación de los mismos.

Constituyendo el método del valor de transacción de las mercancías importadas (artículos 1 y 8 y sus Notas Interpretativas), como el método principal.

Que el concepto de defraudación aduanes un concepto general que este engloba una diversidad de conductas infractoras, siendo las principales las siguientes:

- **La subvaluación.**-viene a ser la acción de rebajar intencionalmente el valor de una mercancía ,logrando con ello reducir la base imponible y consecuentemente obtener una acotación o liquidación menor a la que legalmente estaría afecta el ingreso al país de determinada mercadería.
- **La sobrevaluación.**- es el incremento intencional del valor declarado de una mercancía, por encima de su valor real.
- **Falsedad de Origen.**- esta figura se da cuando los importadores intentan que se apliquen las reglas referentes a los regímenes preferenciales y de los cupos arancelarios que se han fijado en razón al país de origen, sobre mercancías importadas de terceros países, no incluidos en el acuerdo comercial invocado.
- **Acogimiento indebido a una menor tasa.**- esta figura se da cuando existen varios niveles arancelarios o cuando hay tasas reducidas de impuestos internos para algunas partidas arancelarias. Y consiste en intentar acceder a una tasa menor a la correspondiente a la mercancía materia de la declaración
- **Contrabando.**- se designa al ingreso o salida de géneros del territorio aduanero nacional sin pagar los derechos de aduana a que están sometidos legalmente.
- **Acogimiento indebido a un beneficio o exoneración tributaria.**- se da cuando se quiere acceder a un beneficio tributario como el Drawback o una Exoneración tributaria interna
- **Realizar prácticas de Competencia Desleal.** Pueden ser de dos tipos:  
*El dumping.*- que viene a ser la práctica comercial de vender en un mercado exterior a precios inferiores a los que se vende en el propio mercado productor , o incluso por debajo del costo de producción y transporte , con la finalidad de apoderarse de un mercado externo, y

*Las Infracciones a los Derechos de Autor.*- cuando se interna en el territorio aduanero nacional mercancías que constituyen copia ilegal o copia no autorizada, al no contar con el consentimiento del titular de los derechos de autor.

Si nos remontamos al pasado la forma más primitiva que existía en el intercambio de mercancías se denominaba trueque teniendo como factor preponderante la cantidad en que se fijaba el intercambio es decir la valoración la fijación de un valor a las cosas la cual dependía de diferentes factores.

En la actualidad con el fenómeno de la globalización el llamado trueque ahora se conoce como comercio internacional el cual ha llegado a desarrollarse en tal magnitud, generándose así la teoría del valor y sus elementos que lo conforman.

## **2.2 Bases teóricas**

Las bases teóricas que se consideraron como aspecto principal para el desarrollo de la presente investigación fueron las siguientes:

### **2.2.1 Régimen de importación para el consumo**

Es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía, según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables.

### **2.2.2 Valor aduanero**

Podemos entender la valoración en materia aduanera es el valor que se otorga a una mercancías para fijar la base imponible a usar para

determinar los tributos a pagarse, aplicando las normas nacionales e internacionales. Ling,(2015)

El valor en aduana de las mercancías importadas es la base de cálculo para la liquidación de los derechos de aduana y demás tributos de importación, por lo que el procedimiento aduanero de valoración aduanera reviste especial importancia

### **2.2.3 Valoración aduanera**

El valor en aduana constituye el dato más importante de la declaración aduanera, es la base imponible de los tributos que gravan la importación para el consumo: derechos Ad- Valorem, impuesto general a las ventas, impuesto de promoción municipal e impuesto selectivo al consumo. (Ojeda Noblecilla, 2014)

Cumple una función de regulación económica como herramienta para asegurar el intercambio comercial en condiciones similares entre los operadores, los fiscalizadores aduaneros determinan el valor de la mercancía, materia de transacción comercial entre el importador y su proveedor, por lo que debe garantizarse que sea un proceso uniforme pues es susceptible de aplicarse a transacciones comerciales similares. (Ojeda Noblecilla, 2014)

La administración aduanera es la entidad estatal encargada de controlar la valoración en las importaciones, para ello hace uso de normas de valoración aduanera, en tal sentido los métodos de valoración establecidos en el acuerdo del valor de la OMC están siendo aplicados por nuestro sistema legal aduanero, el objetivo de estos métodos es establecer el valor en aduana de la mercancía el cual es la Base Imponible Aduanera. (Rosas Buendía, 2011)

Es importante precisar que cuando hablamos de valoración aduanera, hablamos de todo un procedimiento basado en normas internacionales

y nacionales que tienen como objeto encontrar el correcto valor sobre el cual un determinado bien o bienes pagaran los respectivos derechos arancelarios al ingresar a un territorio aduanero, este valor de aduana podría servir de base para determinar los demás tributos de importación que fuesen aplicables.

#### **2.2.4 Marco normativo de valoración aduanera**

- **Normas OMC**

Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994(Acuerdo de Valor de la OMC) decisiones del comité de Valoración Aduanera de la OMC (Ginebra) y los instrumentos del comité de Valoración de la OMA (Bruselas)

- **Normas CAN**

Decisión 571-Valor en Aduana de las Mercancías Importadas.  
Resolución 846(Reglamento Comunitario)  
Decisión 961-Procedimiento de los casos Especiales de Valoración Aduanera

- **Normas Nacionales**

Reglamento de Valoración aprobado por decreto supremo 186-99-EF  
Procedimiento Específico “Valoración de Mercancías según el Acuerdo de Valor de la OMC” INTA-PE.01.10 (Versión 6)  
Regulación de software Decreto Supremo N°004-2009-EF.  
RTF de Observancia Obligatoria N°03893-A-2013

#### **2.2.5 Artículo vii-gatt**

El valor en aduana de las mercancías debe basarse en el valor real de las mercancías a las que se aplique el derecho arancelario o en el valor de una mercancía similar. No debe basarse en el valor de una mercancía de origen nacional, ni en valores arbitrarios o ficticios.

El valor real debería ser el precio al que en tiempo y lugar determinado por la legislación del país importador. las mercancías importadas u otras similares son vendidas u ofrecidas para la venta en el curso de operaciones comerciales normales efectuadas en condiciones de libre competencia

De acuerdo con una nota, no son operaciones con esas características, aquellas transacciones en las que el comprador y el vendedor no sean independientes el uno del otro y aquellas en las que el precio no constituya la única consideración importante a los efectos de determinar el valor de la mercancía.

Otra nota precisa que la regla relativa a las condiciones de libre competencia permite a los países firmantes no tomar en consideración los precios de venta que impliquen descuentos especiales concedidos únicamente a representantes exclusivos.

En la medida que el precio de las mercancías sujetas a valoración o de mercancías similares dependa de la cantidad comprendida en la transacción el precio que haya de tenerse en cuenta debe referirse uniformemente a:

- a) cantidades comparables, b) cantidades fijadas de una manera por lo menos tan favorable para el importador como si se tomara el volumen más considerable de estas mercancías que se haya comerciado entre el país exportador y el importador.

Cuando no sea posible determinar el valor real de acuerdo con lo anterior, el valor en aduana debería basarse en el equivalente comparable que se aproxime más a dicho valor.

Al valor en aduana de todo producto importado no debe computarse ningún impuesto interior aplicable en el país de origen del cual haya sido exonerado o cuyo importe haya sido o habrá de ser reembolsado.

### 2.2.6 Métodos de valoración

**Cuadro N° 01**

METODO	ARTICULO	DENOMINACION
Primera	1° y 8°	Valor de transacción de Merc. Importadas
Segundo	2°	Valor de transacción de Merc. Idénticas
Tercero	3°	Valor de transacción de Merc. Similares
Cuarto	4°	Valor deducido
Quinto	5°	Valor reconstruido
Sexto	6°	Último recurso

Fuente propia

Primer método de valoración “valor de transacción ” o precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando estas se venden para su exportación al país de importación, en cuanto a los elementos que se deben considerar para cuantificar el valor de transacción partimos del precio realmente pagado o por pagar . Dicho valor no incluye únicamente al precio pactado entre comprador y vendedor, sino también a los ajustes del artículo 8 y algunas condiciones pactadas cuantificables entre las partes, Lo anterior se justifica debido a que el Valor de transacción busca un Valor real. (Oswaldo & Katherine, 2014).

La administración aduanera y los importadores tienen la principal función de confirmar la presencia de los elementos y requisitos del valor de transacción.

Entre los requisitos que se exigen para aplicar el primer método de valoración, tenemos uno especial, que la operación materia de valoración debe ser una compraventa internacional. Adicionalmente , existen

requisitos accesorios que ayudan a determinar si nos encontramos justamente a una compraventa real en condiciones de libre mercado y , estos son: que no existan restricciones a la cesión o utilización de las mercancías por el comprador ,que la venta o el precio no dependan de ninguna condición o contraprestación cuyo valor no pueda determinarse con relación a las mercancías a valorar, que no revista directa ni indirectamente al vendedor parte alguna del producto de la reventa o de cualquier cesión o utilización ulteriores de las mercancías por el comprador , a menos que pueda efectuarse el debido ajuste de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, que no exista una vinculación entre comprador y el vendedor o que , en caso de existir , el valor de transacción sea aceptable si tal vinculación no ha influido en el precio. (Oswaldo & Katherine, 2014).

Segundo método Valor de “Mercancías Idénticas” transacción de mercancías similares Que sean vendidas para la exportación al mismo país de importación y exportadas en el mismo momento o en un momento aproximado. El reglamento precisa que a falta de exportaciones realizadas en el mismo momento, se utilizara la más aproximada sea anterior o posterior. El valor en aduana se determina utilizando el valor de mercancías idénticas o similares vendidas al mismo nivel comercial y sustancialmente en las mismas cantidades en efecto a lo anterior, se permite utilizar el valor de mercancías idénticas o similares vendidas a un nivel comercial y/o en cantidades diferentes , ajustado de forma tal que se reconozcan las diferencias . Los ajustes deben realizarse sobre datos comprobados que sean razonables y exactos. Se prevé la posibilidad de practicar ajustes entre los embarques objeto de comparación. Si existiera más de un valor de transacción de mercancías idénticas o similares que resulte aplicable, debe utilizarse el más bajo. (Ernst & young, 2013)

Tercer método de valoración “Método de Precio Unitario de Venta Local” En defecto de los 3 primeros métodos, se puede determinar el valor en Aduanas en base al precio unitario de venta en el Perú de mercancías idénticas o similares. Es condición para la aplicación de este método que

las mercancías de que se trate se vendan en el Perú en el mismo estado en el que son importadas.

El precio unitario a tomar como referencia:

Será el que corresponda a la venta de la mayor cantidad de mercancía idéntica o similar, que se produzca en el momento de la importación de la mercancía objeto de valoración o en un momento aproximado.

No puede ser el que corresponda a ventas entre personas vinculadas, el reglamento agrega como condiciones para la aplicación de este método que el comprador en la venta local no hay suministrado gratuitamente materiales, piezas, herramientas o servicios utilizados en la elaboración de los bienes.

El comprador de la venta de referencia no debe estar vinculado al importador de la compra.

En la venta de referencia los beneficios y gastos generales a deducir sean los habituales en la rama comercial de que se trate del precio unitario de referencia se deducen las comisiones pagadas o convenidas usualmente, o los suplementos por beneficios y gastos generales cargados habitualmente, en relación con las ventas en el Perú de mercancías importadas de la misma especie o clase. El reglamento precisa que la deducción incluye los costos directos o indirectos de comercialización, los gastos habituales de transporte y de seguros, así como los gastos conexos en que se incurra en el Perú como país importador.

Los derechos de aduana y otros gravámenes nacionales pagaderos en el Perú como país importador por la importación o venta de las mercancías .Asimismo agrega que la deducción del valor añadido en el montaje o la transformación si procede el reglamento precisa que la deducción incluye los costos directos o indirectos de comercialización, los gastos habituales de transporte y de seguros así como los gastos conexos en que se incurra en el Perú como país importador.

Los derechos de aduana y otros gravámenes nacionales pagaderos en el Perú como país importador por la importación o venta de las mercancías asimismo agrega que la deducción del valor añadido en el montaje o transformación si procede si en el momento de la importación o en una momento aproximado no se venden en el país mercancías idénticas o similares a las que son objeto de valoración , se puede tomar como referencia el precio de venta unitario de las mercancías importadas o de mercancías idénticas o similares a las importadas, que se vendan en la fecha más próxima después de la importación siempre que no exceda de 90 días .

Finalmente, si no se venden en el país las mercancías importadas o mercancías idénticas o similares a las importadas, el importador puede pedir que se calcule el valor en aduana sobre la base del precio unitario a que se venda la mayor cantidad de mercancías importadas después de su transformación, deduciendo el valor añadido por esa transformación, el reglamento precisa que la factura comercial interna es el principal instrumento para determinar el precio unitario de venta. (Ernst & young, 2013).

Cuarto método “Valor Reconstruido”, este método es igual a la suma del costo o valor de los materiales y de la fabricación u otras operaciones efectuadas para producir las mercancías importadas ,el costo de envases que se consideren formando un todo con las mercancías , así como los gastos de embalaje por mano de obra y materiales , el valor debidamente repartido de forma proporcional de cualquier producto o servicio suministrado directa o indirectamente por el comprador para la fabricación de la mercancía importada. El valor reconstruido es igual a la suma de una cantidad por concepto de beneficios y gastos generales igual a la que suela añadirse tratándose de ventas de mercancías de las misma especie o clase efectuadas por productores del país de exportación en operaciones destinadas al país de importación, el costo o valor de todos los demás gastos que deban tenerse en cuenta el reglamento precisa que se trata de transporte, seguros y gastos conexos hasta el lugar de importación.

Ningún país miembro del acuerdo puede solicitar o exigir a una persona no residente en su territorio, que exhiba documentos con el fin de determinar el valor reconstruido o que permita el acceso a ellos. Sin embargo la información proporcionada por el productor de las mercancías para este efecto podrá ser verificada en otro país por las autoridades del país de importación con la conformidad del productor y del gobierno de su país. (Ernst & young, 2013).

Quinto método “Último Recurso”, en efecto de todos los métodos anteriores, el valor en aduana se determina según criterios razonables, compatibles con los principios y las disposiciones generales del Acuerdo y del artículo VII del GATT, sobre la base de datos disponibles en el país de importación dicho valor no puede basarse en el precio de venta en el país de importación de mercancías producidas en dicho país, un sistema que prevea la aceptación a efectos de valoración en aduana, del más alto de los valores posibles, el precio de mercancías en el mercado nacional del país exportador un costo de producción distinto de los valores reconstruidos que se haya determinado para las mercancías idénticas o similares el precio de mercancías vendidas para exportación a un país distinto del país de importación, el reglamento precisa que, en aplicación de este método, se utilizan en el mismo orden los métodos anteriores pero con flexibilidad precisa que el valor resultante debe ser equitativo, razonable, uniforme, neutro y debe reflejar en la medida de lo posible la realidad comercial, ante la imposibilidad de valorar de acuerdo con alguno de los métodos, la administración peruana podrá establecer normas especiales de valoración compatibles con los principios y disposiciones generales del acuerdo. (Ernst & young, 2013).

### **2.2.7 El derecho de dudar**

En un sistema aduanero que tiene como uno de sus pilares el principio de Buena Fe, no resulta extraño que en las operaciones de importación

la administración aduanera asuma por cierto el valor declarado por el administrado en su Declaración, un valor que para efectos aduaneros será la base imponible de los tributos, en una importación “*Bona Fides*” el despachador de aduanas presenta su declaración de importación para consumo ante la aduana, respecto de una mercancía detallada en el formato A) cuyo valor de transacción es declarado bajo juramento (formato B) y sirve de base imponible para su liquidación de derechos (formato C), la cual la aduana acepta y luego de ser cancelada le otorga el levante, sin embargo la Buena Fe de la administración no puede entenderse como una patente de corso para que el importador considere que siempre su valor declarado será la base de cálculo de los tributos a pagar, por ello debemos tener en cuenta que dicho valor no constituye una presunción *jure et de jure*, es decir que se toma por verdadero, por el contrario, esa Buena Fe conforme la propia ley se entiende como una presunción que admite prueba en contrario y es por ello que la administración tiene derecho de dudar de ese valor esa duda es el punto de partida del procedimiento de Duda razonable. (Cosío Jara, 2014).

### **2.2.8 El procedimiento de duda razonable**

El procedimiento de Duda Razonable se encuentra regulado en el Artículo 17 del acuerdo sobre valoración Aduanera de la OMC, en el párrafo 6 del anexo III de dicho Acuerdo, y en la decisión 6.1 del Comité Técnico de Valoración Aduanera, los cuales facultan a la Administración Aduanera a iniciar investigaciones dirigidas a corroborar la veracidad o la exactitud de la información, documento o declaración presentada por los importadores a efectos de la valoración aduanera. Del mismo modo dicho procedimiento se encuentra regulado en la decisión 571 de la Comisión de la Comunidad Andina, así como en su Reglamento, en donde se dispone claramente que las Administraciones Aduaneras asumirán la responsabilidad de la valoración, debiendo efectuar el control de las mercancías de forma previa y concurrente al despacho aduanero, e iniciar las investigaciones necesarias con posterioridad a la

nacionalización, a fin de garantizar la correcta valoración de las mercancías importadas (Sorogastua Ruffner & Aliaga Aliaga, 2014).

Según (Sorogastua Ruffner & Aliaga Aliaga, 2014); sostienen que por más bajo que resulte el valor declarado por importador, este constituye el fiel reflejo de la negociación efectuada entre el vendedor y el comprador, no siendo posible calificarlo, por tal circunstancia, como falso o inexacto, en tanto las partes son libre para fijar el precio de las mercancías, conforme ha sido reconocido por el propio Acuerdo sobre Valoración Aduanera de las Mercancías de la OMC.

### **2.2.9 El valor de origen y su sustento**

El valor de origen o también llamado valor de transacción es el valor que el importador declara como base para el cálculo de los derechos arancelarios y demás impuestos para su nacionalización, este valor se acredita mediante la presentación de:

- Factura Comercial
- Contrato de compraventa internacional
- Orden de compra
- Declaración de exportación del país de origen
- Lista de precios
- Carta de crédito
- Solicitud de transferencia bancaria mensaje Swift
- Nota de debito
- Estado de movimiento de cuenta corriente
- Folio de registro de compras, libro diario mayor y libro caja donde se encuentre provisionado la transacción comercial.

### **2.2.10 Canales de control aduanero**

La asignación del canal determina el tipo de control a que se someten las mercancías.

- a) Canal Verde: La DUA importación seleccionada a este canal no requieren la revisión documentaria ni reconocimiento físico. El despachador de aduana no presenta ninguna documentación a la intendencia de aduana de despacho, lo cual no quiere decir que no las tenga archivadas por si acontece alguna acción de control de la SUNAT.
- b) Canal Naranja: La DUA importación seleccionada a este canal es sometida a revisión documentaria consiste entre otras acciones en verificar y comparar que la información consignada en la DUA de importación corresponda a los documentos sustentatorios. Asimismo se verifica que dicha información cumpla con las normas de valoración establecidas así como los tratados y convenios internacionales y demás disposiciones aplicables a la importación de mercancías.
- c) Canal Rojo: La DUA importación seleccionada a este canal está sujeta a reconocimiento físico consiste en verificar que la mercancía presentada a reconocimiento coincida con la consignada en la DUA de importación y su documentación complementaria en cuanto a su naturaleza, valor, especie o calidad, cantidad, peso, medida o volumen de acuerdo a la mercancía comprobando su clasificación arancelaria, tratamiento tributario aplicable, prohibiciones, restricciones o excepciones a que pudiera estar afectada y autorizaciones exigibles.

### **2.2.11 Incoterms**

Los incoterms son términos comerciales internacionales para la realización de transacciones de exportación e importación, un incoterm representa un término universal que define una transacción entre importador y exportador, de forma que ambas partes entiendan las tareas, costos, riesgos y responsabilidades, así como el manejo

logístico y de transportación desde la salida del producto hasta la recepción por el país importador. (Comercio y Adunas . com.mx, 2010)

**CFR (Cost and Freight) - Costo y Flete (puerto de destino convenido)**

Para el vendedor los alcances son los mismos que la cotización FOB con la única diferencia de que la empresa debe encargarse de contratar la bodega del barco y pagar el flete hasta destino. El riesgo de pérdida o daño de las mercaderías así como cualquier coste adicional debido a eventos ocurridos después del momento de la entrega, se transmiten del vendedor al comprador. El término CFR exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

**Obligaciones del Vendedor.**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque Y Embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación)

**Obligaciones del Comprador.**

- Pago de la Mercadería
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

**CIF (Cost, Insurance and Freight) - Costo, Seguro y Flete (puerto de destino convenido)**

Significa que el vendedor entrega la mercadería cuando esta sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido. El vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para conducir las mercaderías al puerto de destino convenido. En condiciones CIF el vendedor debe también contratar un seguro y pagar la prima correspondiente, a fin de cubrir los riesgos de pérdida o daño que pueda sufrir la mercadería durante el transporte. El comprador ha de observar que el vendedor está obligado a conseguir un seguro sólo con cobertura mínima. Si el comprador desea mayor cobertura necesitará acordarlo expresamente con el vendedor o bien concertar su propio seguro adicional. El término CIF exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

**Obligaciones del Vendedor.**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)

**Obligaciones del Comprador.**

- Pago de la mercadería
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

**CIP (Carriage and Insurance Paid to) - Transporte y Seguro Pago Hasta (lugar de destino convenido)**

El vendedor entrega las mercaderías al transportista designado por él pero, además, debe pagar los costos del transporte necesario para llevar

las mercaderías al destino convenido. El vendedor también debe conseguir un seguro contra el riesgo, que soporta el comprador, de pérdida o daño de las mercancías durante el transporte de dichas mercancías.

El comprador asume todos los riesgos y con cualquier otro coste ocurrido después de que las mercaderías hayan sido así entregadas.

El CPT exige que el vendedor despache las mercaderías para la exportación.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercadería y los documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes ) "Parcial"

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y Seguro (lugar de importación a planta)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes ) "Parcial"
- Demoras

#### **CPT (Carriage Paid To) - Transporte Pagado Hasta (lugar de destino convenido)**

El vendedor entrega las mercaderías al transportista designado por él pero, además, debe pagar los costos del transporte necesario para llevar las mercaderías al destino convenido. El comprador asume todos los riesgos y con cualquier otro coste ocurridos después de que las mercaderías hayan sido así entregadas. El CPT exige que el vendedor despache las mercaderías para la

exportación.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercadería y los documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes ) "Parcial"

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y Seguro (lugar de importación a planta)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes ) "Parcial"
- Demoras

#### **DAF (Delivered At Frontier) - Entregadas en Frontera (lugar convenido)**

Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar cuando ha puesto la mercancía despachada en la Aduana para la exportación en el punto y lugar convenidos de la frontera pero antes de la aduana fronteriza del país comprador. Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte cuando las mercaderías deban entregarse en una frontera terrestre.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)

- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación)(parcial)
- Seguro (parcial)

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pagos de la Mercadería
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación) (parcial)
- Seguro (parcial)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

#### **DDP (Delivered Duty Paid) - Entregadas Derechos Pagados (lugar de destino convenido)**

Significa que el vendedor entrega las mercaderías al comprador, despachadas para la importación, y no descargadas de los medios de transporte utilizados en el lugar de destino acordado.

El vendedor debe asumir todos los costos y riesgos ocasionados al llevar las mercaderías hasta aquel lugar, incluyendo los trámites aduaneros, y el pago de los trámites, derechos de aduanas, impuestos y otras cargas para la importación al país de destino.

#### **Obligaciones del vendedor**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Acarreo (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Seguro
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )

- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Acarreo y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

#### **Obligación del comprador**

- Pagar la mercadería

#### **DDU (Delivered Duty Unpaid) - Entregadas Derechos No Pagados (lugar de destino convenido)**

Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación y el Vendedor ha de asumir todos los gastos y riesgos relacionados con llevar la mercancía, hasta aquel lugar (excluidos derechos, impuestos y otros cargos oficiales exigibles a la importación). Así como los gastos y riesgos de llevar a cabo las formalidades aduaneras.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

#### **DEQ (delivered Ex-Quay) - Entregadas en Muelle (puerto de destino convenido)**

Significa que el vendedor entrega cuando se ponen las mercaderías a disposición del comprador, sin despachar para la importación, en el muelle (desembarcadero) en el puerto de destino acordado. El vendedor debe asumir los costos y riesgos ocasionados al conducir las mercaderías al puerto de destino acordado y al descargar las mercaderías en el muelle (desembarcadero). El término DEQ exige que el comprador despache las mercaderías para la importación y que pague todos los trámites, derechos, impuestos y demás cargas de la importación.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería
- Flete y seguro (lugar de importación a planta)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Demoras

Este término puede usarse únicamente para el transporte por mar o por vías de navegación interior o para el transporte multimodal

#### **DES (Delivered Ex Ship) - Entregadas Sobre Buque (puerto de destino convenido)**

Significa que el vendedor entrega cuando se ponen las mercaderías a disposición del comprador a bordo del buque, no despachadas para la importación, en el puerto de destino acordado.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Acarreo y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

#### **EXW (Ex-Works) - En Fábrica (lugar convenido)**

Significa que el vendedor entrega cuando pone la mercadería a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor o en otro lugar convenido (es decir, fábrica, almacén, etc.).

Este término representa, así, la menor obligación del vendedor, y el comprador debe asumir todos los costos y riesgos.

#### **Obligaciones del Vendedor.**

- Entrega de la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje

#### **Obligaciones del Comprador.**

- Pago de la mercadería
- Flete interno (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete internacional (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Seguro

- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Transporte y seguro (lugar de importación a planta)

### **EXW (Ex-Works) - En Fábrica (lugar convenido)**

Significa que el vendedor entrega cuando pone la mercadería a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor o en otro lugar convenido (es decir, fábrica, almacén, etc.). Este término representa, así, la menor obligación del vendedor, y el comprador debe asumir todos los costos y riesgos.

#### **Obligaciones del Vendedor.**

- Entrega de la mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje

#### **Obligaciones del Comprador.**

- Pago de la mercadería
- Flete interno (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Flete internacional (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Seguro
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes )
- Transporte y seguro (lugar de importación a planta)

### **FAS (Free Along Ship) - Libre al Costado del Buque (puerto de carga convenido)**

Significa que la responsabilidad del vendedor finaliza una vez que la mercadería es colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador ha de asumir todos los costos y riesgos de pérdida o daño de las mercaderías desde aquel momento.

El término FAS exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

#### **Obligaciones del Vendedor**

- Mercadería y Documentos Necesarios
- Empaque Y Embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos De Exportación (maniobras, almacenaje, agentes )

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pagos de la mercadería
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Seguro y flete (lugar de importación a planta)
- Demoras

#### **FCA (Free Carrier) - Libre Transportista (lugar convenido)**

Significa que el vendedor entrega la mercadería para la exportación al transportista propuesto por el comprador, en el lugar acordado.

El lugar de entrega elegido influye en las obligaciones de carga y descarga de las partes. Si la entrega tiene lugar en los locales del vendedor este es responsable de la carga. Si la entrega ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga.

Este término puede emplearse en cualquier medio de transporte incluyendo el transporte multimodal.

#### **Obligaciones del vendedor.**

- Entrega de la Mercadería y documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)

- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes)

#### **Obligaciones del comprador**

- Pagos de la mercadería
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Seguro
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete y seguro (lugar de importación a planta)
- Demoras

#### **FOB (Free On Board) - Libre a Bordo (puerto de carga convenido)**

La responsabilidad del vendedor termina cuando las mercaderías sobrepasan la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

El comprador debe soportar todos los costos y riesgos de la pérdida y el daño de las mercaderías desde aquel punto.

El término FOB exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

#### **Obligaciones del vendedor**

- Entregar la mercadería y documentos necesario
- Empaque y embalaje
- Flete (de fábrica al lugar de exportación)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes)

#### **Obligaciones del Comprador**

- Pago de la mercadería

- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación)
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes)
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos)
- Flete (lugar de importación a planta)
- Demoras

### **2.2.12 Generalidades de Zofra Tacna**

La Zona Franca de Tacna es un espacio privilegiado dentro del territorio nacional, que ofrece una serie de beneficios tributarios y aduaneros para las empresas que desarrollen actividades industriales, agroindustriales, ensamblaje, maquila y servicios, dentro de los cuales se incluyen el almacenamiento, distribución, embalaje, desembalaje, envasado y rotulado, clasificación, exhibición; además de actividades de reparación, mantenimiento y/o reacondicionamiento de maquinarias, motores y equipos para la actividad minera; actividades de call center y desarrollo de software.

Las mercancías que se internen en esta Zona Franca se consideran como si no estuviesen en el territorio aduanero para efectos de los derechos e impuestos de importación, bajo la presunción de extraterritorialidad aduanera, gozando de un régimen especial en materia tributaria y aduanera.

Se ubica en la región fronteriza de Tacna en el centro de la Costa Pacífico de Sudamérica, compartiendo frontera con países como Bolivia y Chile; y a través del mar con toda la Cuenca del Pacífico.

#### **Misión:**

"Brindar una plataforma de servicios competitivos de comercio exterior que generen valor a los negocios de nuestros clientes".

#### **Visión:**

"Ser uno de los principales centros de negocios, con ventajas competitivas sostenibles, en las actividades industriales, comerciales y de servicios en Sudamérica; para contribuir al desarrollo socioeconómico del Perú".

### **2.2.13 Beneficios aduaneros de zona franca**

Los beneficios aduaneros con los que cuenta la Zofra Tacna son:

La maquinaria, equipos, herramientas, repuestos y materiales de construcción necesarios para el desarrollo de sus actividades, procedentes del exterior gozan de suspensión del pago de Derechos e Impuestos a la importación.

Los productos manufacturados en Zofra Tacna, cuando ingresen al resto del territorio nacional, pagarán la menor tasa arancelaria que aplique el país (ad/valorem 0%), según los acuerdos y convenios internacionales vigentes.

Se considera producto manufacturado en la Zofra Tacna, a las mercancías que resulten de un proceso de transformación realizado en la Zofra Tacna, distinto del ensamblaje, montaje o maquila, que:

- La mercancía resultante del proceso de transformación clasifica en un capítulo del arancel, diferente a cada uno de los bienes usados en su elaboración; o,
- Genere un valor agregado no menor a 50% del valor declarado para su nacionalización

Permanencia indefinida de las mercancías dentro de los Depósitos Francos de la Zofra Tacna durante la vigencia del contrato de usuario (Artº 27 del D.S. 02-2006-MINCETUR)

A las exportaciones definitivas hacia la Zofra Tacna de productos o servicios, le son aplicables las normas de restitución simplificada de los derechos arancelarios (DRAWBACK) y del IGV. El ingreso de

mercancías a la Zofra Tacna regulariza los regímenes de admisión temporal para reexportación en el mismo estado y admisión temporal para perfeccionamiento activo Art° 22 del Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley N° 27688

El sistema logístico de Zofra Tacna cuenta con Depósitos Francos Públicos y Particulares que permiten almacenar mercancías por tiempo indefinido, sin pagar derechos e impuestos.

Además, Zofra Tacna cuenta con un conjunto de operadores logísticos, tales como oficina de Aduanas-Sunat, empresas de Transporte Terrestre y Marítimo, Agencias de Aduana y Bancos, que permiten que desde nuestro Complejo se realice cualquier operación de comercio internacional.

#### **2.2.14 Beneficios logísticos**

Dentro de las ventajas logísticas de la Zofra Tacna destacan las siguientes:

Tiene una ubicación estratégica, en la Región fronteriza de Tacna, en el centro de la costa Pacífico de Sudamérica, compartiendo frontera con los países de Chile, Bolivia y a través del mar con toda la Cuenca del Pacífico, que le permite tener acceso a los principales mercados del mundo.

Es la puerta de ingreso y salida de mercancías hacia y desde el mercado asiático. Tiene acceso por autopistas asfaltadas a los mercados del norte de Chile y Argentina, a toda Bolivia y occidente de Brasil. Permite abastecer de productos manufacturados como calzados, vestido y otros, al norte de Chile, oeste de Bolivia y Perú.

Cercanía a puertos. La Zona Franca se encuentra ubicada a 240 Km del puerto de Matarani, 140Km del puerto del Ilo y a 56 Km. del puerto de Arica; este último de gran movimiento de mercancías y frecuencia de arribo de naves facilitando sus operaciones de logística y distribución

internacional. Tiene acceso al Malecón de Atraque al Servicio del Perú-MASP, en la ciudad chilena de Arica.

### **2.2.15 Régimen de importación definitiva**

#### **Definición**

Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que pudieran haberse generado y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras.

#### **Base legal**

- Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053 publicado el 27.06.2008 y modificatorias.
- Reglamento de la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 010-2009-EF publicado el 16.01.2009 y modificatorias.
- Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 031-2009-EF publicada el 11.02.2009 y modificatorias.
- Ley de los Delitos Aduaneros, Ley N° 28008 publicada el 19.06.2003 y modificatorias.
- Ley que establece la determinación del valor aduanero a cargo de la SUNAT, Ley N° 27973 publicada el 27.05.2003, y modificatoria.
- Texto Único Ordenado del Código Tributario, Decreto Supremo N° 133-2013-EF publicado el 22.06.2013 y modificatorias, en adelante Código Tributario.
- Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 publicada el 11.04.2001 y modificatorias.
- Procedimiento General INTA-PG.01 (v.7) Importación para el Consumo aprobada mediante Resolución de Intendencia Nacional N° 11-2014-

SUNAT/5C0000 del 24.09.2014, modificada con Resolución de Intendencia Nacional N° 08-2015-SUNAT/5C0000 del 15.04.2015.

### **2.2.16 Condiciones para el importador**

El dueño o consignatario debe contar con Registro Único de Contribuyentes (RUC) activo y su domicilio fiscal no tener la condición de NO HABIDO para someter las mercancías al régimen de importación para el consumo.

De manera excepcional, se puede hacer uso del Documento Nacional de Identidad (DNI) tratándose de peruanos, o Carné de Extranjería, Pasaporte o Salvoconducto en el caso de extranjeros, considerándose entre estos a:

- Las personas naturales que realicen en forma ocasional importaciones de mercancías, cuyo valor FOB por operación no exceda de mil dólares americanos (US \$ 1 000,00) y siempre que registren hasta tres (3) importaciones anuales como máximo.
- Las personas naturales que por única vez, en un año calendario, importen mercancías, cuyo valor FOB exceda los mil dólares americanos (US\$ 1 000.00) y siempre que no supere los tres mil dólares americanos (US\$ 3 000.00).
- Los miembros acreditados del servicio diplomático nacional o extranjero, así como los funcionarios de organismos internacionales que en ejercicio de sus derechos establecidos, destinen sus vehículos y menaje de casa.

### **2.2.17 Mercancías restringidas y prohibidas**

Las mercancías de importación prohibida no pueden ser destinadas al régimen de Importación para el Consumo.

En la Importación para el Consumo de mercancías restringidas se debe contar con el documento autorizante emitido por el ente normativo antes de la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) y ser presentada con la documentación exigida por las normas específica, a excepción de algunos casos en los cuales la referida documentación se obtiene a la llegada de la mercancía.

La Importación para el Consumo de mercancías restringidas y prohibidas se regula por el procedimiento de Control de Mercancías Restringidas y Prohibidas INTA-PE.00.06.

### **2.2.18 Modalidades y plazos para destinar las mercancías**

#### **a) Despacho anticipado:**

Dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditado.

#### **b) Despacho urgente:**

Dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte o hasta siete (07) días calendario posteriores a la fecha del término de la descarga.

Vencidos dichos plazos las mercancías son destinadas al despacho excepcional, para lo cual rectifica la declaración de acuerdo al procedimiento específico "Solicitud de Rectificación Electrónica de Declaración" INTA-PE.00.11.

#### **c) Despacho excepcional:**

Hasta treinta (30) días calendario posteriores a la fecha del término de la descarga.

### **2.2.19 Documentos**

Los documentos sustentatorios de la declaración son:

- Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) debidamente cancelada o garantizada.

- Fotocopia autenticada del documento de transporte. En la vía marítima, se acepta la fotocopia simple del documento de transporte en el que consten los endoses contemplados en la Ley de Títulos Valores, Ley N.º 27287 y en la Ley General de Aduanas.
- Fotocopia autenticada de la factura, documento equivalente o contrato.
- Fotocopia autenticada o copia del comprobante de pago, y copia adicional de este documento cuando se efectúe la transferencia de bienes antes de su nacionalización, salvo excepciones.
- Fotocopia autenticada del seguro de transporte, de corresponder.
- En los casos de mercancías restringidas:
  - i. Los documentos registrados en el portal de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).
  - ii. Los documentos no autorizados a través de la VUCE; la fotocopia autenticada por el agente de aduana de la autorización o del documento de control del sector competente, si estos documentos tienen validez para un único despacho o la declaración jurada suscrita por el importador cuando la norma específica lo señale o la fotocopia con firma y sello del agente de aduana en los casos no contemplados en el caso anterior.
    - Fotocopia autenticada del certificado de origen, cuando corresponda.
    - La Declaración Andina del Valor (DAV) en los casos que sea exigible la transmisión del formato B de la declaración.
    - Otros que la naturaleza u origen de las mercancías y del presente régimen requieran, conforme a las disposiciones específicas sobre la materia.
    - Autorización de ZPAE, en caso corresponda.

### **2.2.20 Canales de control**

#### **Canal verde:**

La declaración seleccionada a canal verde no requiere de revisión documentaria ni de reconocimiento físico.

#### **Canal naranja:**

La declaración seleccionada a canal naranja es sometida a revisión documentaria.

#### **Canal rojo:**

La mercancía amparada en una declaración seleccionada a canal rojo, está sujeta a reconocimiento físico de acuerdo a lo previsto en el procedimiento específico "Reconocimiento Físico - Extracción y Análisis de Muestras" INTA-PE.00.03.

### **2.2.21 Derechos de importación**

La importación de mercancías está gravada con los siguientes tributos:

- Ad Valorem – 0%, 6% y 11%, según subpartida nacional.
- Derechos antidumping o compensatorios, según producto y país de origen.
- Impuesto general a las ventas (IGV) - 16%.
- Impuesto de Promoción Municipal (IPM) - 2%.
- Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) - tasas variables, según subpartida nacional.
- Otros: derechos específicos, derechos correctivos provisionales, etc.

### **2.2.22 Acerca de la percepción**

Adicionalmente, debe considerarse que mediante lo dispuesto por Ley 29173 publicado del 23.12.2007 se ha incorporado la aplicación del Régimen de Percepción del IGV a las operaciones de importación definitiva de bienes gravados con el IGV, según el cual la SUNAT percibirá del importador un monto por concepto del impuesto que causará en sus operaciones posteriores. La tasa es de 3.5%, 5% ó 10%.

### **2.2.23 Levante en cuarenta y ocho horas**

Para el otorgamiento del levante de la mercancía dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes al término de su descarga, se deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Contar con garantía global o específica previa a la numeración de la declaración, de conformidad con el artículo 160º de la Ley.
- Transmitir el manifiesto de carga antes de la llegada del medio de transporte.
- Numerar la declaración antes de la llegada del medio de transporte.
- Contar con toda la documentación requerida por la legislación aduanera, así como lo señalado en el artículo 194º del Reglamento.
- No se haya dispuesto sobre la mercancía una medida preventiva de inmovilización o incautación, o la suspensión del despacho por aplicación del procedimiento específico “Aplicación de Medidas en Frontera” INTA-PE.00.12.
- Transmitir la nota de tarja hasta ocho (8) horas siguientes al término de la descarga.

### **2.2.24 Etapas del procedimiento**

#### **Numeración de la Declaración**

El despachador de aduana solicita la destinación aduanera del régimen de importación para el consumo mediante la transmisión electrónica de la información de la DAM.

Las declaraciones se tramitan bajo las modalidades de despacho aduanero: anticipado, urgente y excepcional, indicándose en el recuadro "Destinación" de la declaración el código 10, y en el recuadro "Modalidad" el código de la modalidad de despacho.

Tratándose de los despachos anticipados y envíos de urgencia, se adicionarán los códigos complementarios establecidos en el procedimiento INTA-PG.01 (v.7).

El sistema informático valida los datos de la información transmitida, de ser conforme genera el número de la declaración y la liquidación por la deuda tributaria aduanera y recargos, de corresponder.

En todas las modalidades de despacho se deben transmitir los datos del punto de llegada, conforme a lo establecido en el procedimiento INTA-PG.01 (v.7).

### **Cancelación**

La deuda tributaria aduanera y recargos deben ser cancelados:

a) En los despachos que cuenten con garantía previa conforme al artículo 160º de la Ley:

Los anticipados y urgentes numerados antes de la llegada del medio de transporte, desde la fecha de numeración de la declaración hasta el vigésimo día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga.

Los excepcionales y urgentes numerados después de la llegada del medio de transporte, desde la fecha de numeración de la declaración hasta el vigésimo día calendario del mes siguiente a la fecha de numeración de la declaración.

b) En los despachos que no cuenten con la garantía previa conforme al artículo 160º de la Ley:

Los anticipados y urgentes numerados antes de la llegada del medio de transporte, desde la fecha de numeración de la declaración hasta la fecha del término de la descarga;

Los urgentes y excepcionales numerados después de la llegada del medio de transporte, el mismo día de la fecha de numeración de la declaración.

Vencido el plazo para la cancelación, se liquidan los intereses moratorios por día calendario hasta la fecha de pago inclusive, excepto para la percepción del Impuesto General a las Ventas - IGV.

### **Recepción, registro y control de documentos**

El despachador de aduana presenta los documentos sustentatorios de la declaración que haya sido seleccionada al canal naranja o rojo, en el horario establecido por la intendencia de aduana de la circunscripción.

En los despachos de declaraciones asignadas a canal rojo, el despachador de aduana solicita el reconocimiento físico, presentando los documentos sustentatorios, excepto en aquellas intendencias de aduana en las que previo a la recepción de documentos es obligatoria la transmisión de la SERF.

Tratándose de declaraciones asignadas a canal naranja y canal rojo sin transmisión de la SERF, el funcionario aduanero encargado recibe el sobre con la documentación sustentatoria y registra esta información en el sistema informático el cual genera la GED, comunicando este hecho al despachador de aduana e importador a través del buzón SOL en señal de recepción.

### **Revisión Documentaria**

El funcionario aduanero recibe los documentos sustentatorios de la declaración seleccionada a canal naranja y efectúa la revisión documentaria; de ser conforme, el funcionario aduanero registra su diligencia de despacho en el sistema informático mostrándose en el portal web de la SUNAT los siguientes estados:

a. En el despacho anticipado, con revisión documentaria antes de la llegada de la mercancía cuya declaración fue asignada a canal naranja, se muestra el mensaje “DILIGENCIA CONFORME”.

El levante se otorga una vez que el sistema informático haya validado la transmisión de la nota de tarja, que las liquidaciones de cobranza asociadas a la declaración se encuentren canceladas o garantizadas según corresponda, excepto aquellas liquidaciones de cobranza generadas como consecuencia de la aplicación de sanciones de multa al despachador de aduana, y que no exista medidas de frontera o medidas preventivas, mostrándose en ese momento el mensaje “LEVANTE AUTORIZADO”.

b. En el despacho excepcional, el levante se otorga una vez que el sistema informático haya validado la diligencia del funcionario aduanero, la transmisión del ICA o tarja al detalle, según corresponda, que las liquidaciones de cobranza asociadas a la declaración se encuentren canceladas o garantizadas según corresponda, excepto aquellas liquidaciones de cobranza generadas como consecuencia de la aplicación de sanciones de multa al despachador de aduana, y que no exista medidas de frontera o medidas preventivas, mostrándose en ese momento el mensaje “LEVANTE AUTORIZADO”.

La revisión documentaria, concluye con el registro de la diligencia de despacho en el Portal del Funcionario Aduanero o excepcionalmente con la derivación de la declaración a reconocimiento físico.

### **Reconocimiento Físico**

El despachador de aduana se presenta con la documentación sustentatoria ante el funcionario aduanero designado por el sistema informático para que efectúe el reconocimiento físico de las mercancías.

El funcionario aduanero verifica que los documentos sustentatorios concuerden con los consignados en la SERF y la confirma en el sistema informático generando el número de GED; caso contrario rechaza la SERF.

**Diligencia previa de declaraciones anticipadas asignadas a canal rojo**

Los despachadores de aduana pueden solicitar la revisión de los documentos que sustentan las declaraciones anticipadas seleccionadas a canal rojo, antes de la llegada de las mercancías. Para ello el despachador de aduana presenta ante el área que administra el régimen la documentación que sustenta la declaración para el registro en el sistema informático de la GED respectiva.

Una vez culminada la revisión de los documentos, el funcionario aduanero registra el resultado en la opción “Diligencia Previa – Anticipado Rojo”, quedando pendiente el reconocimiento físico a la llegada de la mercancía.

**Reconocimiento Físico De Oficio**

En los casos que el despachador de aduanas no se presente al reconocimiento físico programado por la Administración Aduanera, ésta podrá realizarlo de oficio. Para tal efecto, la administración del área designada por la Administración Aduanera dentro de la zona primaria debe poner las mercancías a disposición de la autoridad aduanera y participar en el citado acto de reconocimiento físico.

**Retiro de mercancías**

El retiro de las mercancías de los terminales portuarios, depósitos temporales, CETICOS y complejos aduaneros, a excepción de las descargas parciales efectuadas en estos últimos, se permite previa verificación en el portal web de la SUNAT del otorgamiento del levante de las mercancías y de ser el caso que se haya dejado sin efecto la medida preventiva o el bloqueo de salida del punto de llegada dispuesta por la autoridad aduanera. La SUNAT puede comunicar a través del correo, mensaje o aviso electrónico las acciones de control aduanero que impiden el retiro de la mercancía.

Los depósitos temporales y los CETICOS registran la fecha y hora de salida de la mercancía en el portal web de la SUNAT.

Tratándose de mercancías sin levante autorizado, se permite su retiro del terminal portuario cuando:

- a. Sean trasladadas a un depósito temporal; o
- b. Cuenten con autorización especial de zona primaria (Código 04) y con canal de control asignado; o
- c. Hayan sido seleccionadas para inspección no intrusiva.

Regularización del despacho anticipado o despacho urgente

### **Regularización del despacho anticipado**

El plazo para la regularización electrónica es de quince (15) días calendario computados a partir del día siguiente del término de la descarga. La regularización no requiere la presentación de documentos.

Para la regularización del despacho, el sistema informático verifica que la declaración se encuentre con levante autorizado.

### **Regularización del Despacho urgente**

El plazo para la regularización es de quince (15) días calendario siguiente a la fecha del término de la descarga.

La regularización de los despachos urgentes comprende la transmisión electrónica de datos y la presentación de documentos sustentatorios.

### **Conclusión del Despacho**

El despacho de las declaraciones que cuenten con levante concluye dentro del plazo de tres (3) meses siguientes contados desde la fecha de numeración de la declaración; en casos debidamente fundamentados el funcionario aduanero amplía hasta un (1) año la conclusión del despacho, debiendo registrar los fundamentos en el sistema informático, los cuales pueden visualizarse en el portal web de la SUNAT en la opción: "Consulta del Levante" y notifica a través del buzón SOL al despachador de aduana e importador por medios electrónicos o por cualquiera de las otras formas previstas en el artículo 104° del Código Tributario.

Cada intendencia de aduana efectúa el control de las ampliaciones de plazo de la conclusión del despacho.

En el caso de despacho anticipado, el funcionario aduanero asignado, además de registrar su diligencia de despacho en el sistema informático, registra si procede o no la conclusión automática con la regularización.

### **2.2.25 Partida arancelaria**

La NANDINA constituye la Nomenclatura Arancelaria Común de la Comunidad Andina y está basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. Comprende las partidas, subpartidas correspondientes, Notas de Sección, de Capítulo y de Subpartidas, Notas Complementarias, así como las Reglas Generales para su interpretación.

El código numérico de la nandina está compuesto de ocho dígitos los dos primeros identifican el capítulo, al tener cuatro dígitos se denomina partida; con seis dígitos subpartida del sistema armonizado y los ocho dígitos conforman las subpartida Nandina. Las mercancías se identificarán en la NANDINA haciendo referencia a los ocho (8) dígitos del código numérico que corresponda. Si una subpartida del Sistema Armonizado no se ha subdividido por necesidades comunitarias, los dígitos séptimo (7) y octavo (8) serán ceros (00).

La clasificación de las mercancías en una subpartida, se ajustará en un todo al ordenamiento previsto en la NANDINA.

Los Países Miembros podrán crear subpartidas nacionales para la clasificación de mercancías a un nivel más detallado que el de la NANDINA, siempre que tales subpartidas se incorporen y codifiquen a un nivel superior al del código numérico de ocho (8) dígitos de la NANDINA.

Podrán, además, introducir Notas Complementarias Nacionales indispensables para la clasificación de mercancías a que se refiere el párrafo anterior.

Los Países Miembros no podrán introducir en sus aranceles nacionales disposiciones que modifiquen el alcance de las Notas Legales de Sección, Capítulo o Subpartidas, de las Notas subregionales Complementarias, de los textos de partida o subpartida, ni de las Reglas Generales de interpretación de la nomenclatura.

### 2.2.26 Partida arancelaria 8702.10.10.00

Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor

Gravámenes Vigentes	Valor
Ad / Valorem	0%
Impuesto Selectivo al Consumo	0%
Impuesto General a las Ventas	16%
Impuesto de Promoción Municipal	2%
Derecho Específicos	N.A.
Derecho Antidumping	N.A.
Seguro	1.5%
Sobretasa	0%
Unidad de Medida:	(*)

Fuente Sunat

## 2.3 Definición de términos básicos

### 2.3.1 Mercancía

Bien susceptible de ser clasificado en la nomenclatura arancelaria y que puede ser objeto de regímenes aduanero. (Congreso de la Republica del Peru, 2008).

Esta definición inicia con el termino bien; en tal sentido cabe preguntarnos ¿qué es bien?, el termino bien en sentido genérico comprende cualquier elemento del patrimonio, esto es los objetos corporales o incorporales.

### 2.3.2 Valor

Al buscar el significado de la palabra valoración nos encontramos con que es el grado de utilidad o aptitud de las cosas para satisfacer las necesidades o proporcionar bienestar o deleite, cualidad de las cosas en virtud por la cual se da por poseerlas cierta suma de dinero o equivalente (Real Academia Española, s.f.).

Dentro del marco de la ciencia económica significa grado de utilidad de las cosas o cualidad de las cosas que las hace objeto de aprecio. Valuar significa estimar el justo valor de las cosas en un contexto y tiempo determinado.

### **2.3.3 Administración aduanera**

Órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera .El termino también designa una parte cualquiera de la Administración Aduanera, un servicio o una oficina de esta. (Congreso de la Republica del Peru, 2008).

### **2.3.4 Control aduanero**

Se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías , e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero , se encuentren o no sujetos al pago de derechos e impuestos asimismo el control aduanero se ejerce sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior , las que ingresan o salgan del territorio aduanero , las que poseen o dispongan de información documentos , o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero , o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas a control aduanero cuando la autoridad aduanera requiera el auxilio de las demás autoridades , estas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata , conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera , o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de esta . (Congreso de la Republica del Peru, 2008)

### **2.3.5 Declaración aduanera de mercancías**

Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación. (Congreso de la Republica del Peru, 2008)

### **2.3.6 Factura original**

Se entiende como facturas originales las emitidas por el proveedor, que acrediten los términos de la transacción comercial, de acuerdo a los usos y costumbres del comercio .Dicho documento podrá ser transmitido, emitido, impreso o recibido por cualquier medio, físico o electrónico. (Congreso de la Republica del Peru, 2008).

### **2.3.7 Zona Franca**

Parte del territorio nacional debidamente delimitada , en la que las mercancías en ella introducidas se consideran como si no estuviesen dentro del territorio aduanero , para la aplicación de los derechos arancelarios, impuestos a la importación para el consumo y recargos a que hubiere lugar . (Congreso de la Republica del Peru, 2008)

### **2.3.8 Dua**

Declaración Única de Aduanas constituye la principal fuente de alimentación del Sistema de Gestión Aduanera, así como de datos en valoración llegando a ser el input por el que la administración Aduanera se hace de toda la información relativa al universo de negociaciones comerciales

### **2.3.9 Sigad**

Sistema Integrado de Gestión Aduanera, servicio del portal, que es parte de SOL-SUNAT operaciones en línea y que permite la facilitación de la operatividad aduanera, sistema que permite realizar trámites aduaneros, solicitudes entre otros.

### **2.3.10 Partida arancelaria**

La partida arancelaria es un código numérico que clasifica las mercancías. La mala clasificación de una partida arancelaria implica una penalidad (multa o recargo) por SUNAT, internacionalmente las partidas están armonizadas a 6 dígitos, "Sistema Armonizado de Designación y Clasificación de mercancías" en el caso peruano, el código se compone por 10 dígitos.

### **2.3.11 Ad – Valorem**

Tarifa o tasa que se paga como porcentaje del Valor CIF de una importación, para que el producto adquiera el derecho de internamiento en el país. Derecho arancelario que grava la importación de mercancías cuya base imponible es el valor en aduanas, asimismo debemos recordar que la importación de ciertos bienes se encuentran inafectos o exonerados de este impuesto por efecto de normas legales especiales. (Rosas Buendía, 2011)

### **2.3.12 Fraude**

Acción contraria a la verdad y a la rectitud, que perjudica a la persona contra se comete, acto tendente a eludir una disposición legal en perjuicio del Estado o de terceros (Real Academia Española, s.f.)

## **2.4 Sistema de Hipótesis**

### **2.4.1 Hipótesis General**

El efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015, es significativo.

### **2.4.2 Hipótesis Específicas**

La influencia de canal de control aduanero verde en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna es directa.

La incidencia del canal de control aduanero naranja en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna es significativa.

El efecto del canal de control aduanero rojo en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, es significativo.

## **2.5 Sistema de variables**

### **2.5.1 Operacionalización de variable canales de control aduanero**

#### **a. Definición conceptual**

Es la asignación aleatoria del canal por parte de Aduanas del Perú que determina el tipo de control de las mercancías declaradas pudiendo ser: verde, naranja, rojo.

#### **b. Definición Operacional**

Canal verde: las mercancías no requieren de revisión documentaria ni reconocimiento físico y serán entregadas de manera inmediata a sus consignatarios una vez cancelados sus derechos arancelarios y demás tributos de importación.

Canal Naranja: las mercancías serán sometidas únicamente a revisión documentaria.

Canal Rojo: Estas mercancías estarán sujetas a revisión documentaria y reconocimiento físico.

#### **c. Indicadores**

-Canal Verde.

-Canal Naranja.

.Canal Rojo.

**d. Escala de Medición**

-Discreta Cuantitativa

-Discreta Cuantitativa

-Discreta Cuantitativa

**2.5.2 Operacionalización de variable Nacionalización**

**a. Definición conceptual**

Tramitación documentaria ante la aduana para su ingreso al país, presentación de la declaración única de aduana solicitando la nacionalización de la mercancía y liquidación de derechos e impuestos.

**b. Definición Operacional**

El reconocimiento documentario y físico de la mercancía se debe solicitar ante la autoridad aduanera por el agente de aduana esta puede ser solicitada mediante intercambio de información por vía electrónica o por escrito con la presentación física de la documentación correspondiente, el sistema de gestión aduanera valida los datos y de ser conforme genera automáticamente la numeración correspondiente caso contrario comunicara la corrección. Las declaraciones numeradas son sometidas a un sistema de selección a fin de determinar el tipo de control al que serán sujetas cumpliendo todos estos requisitos se procede a la liquidación de impuestos.

**c. Indicadores**

-Valor Aduanero

-Impuestos

**d. Escala de Medición**

-Discreta Cuantitativa

-Discreta Cuantitativa

## CAPITULO III : METODOLOGÍA

### 3.1 Tipo de investigación

El presente trabajo de investigación es Básico Pura, referido a los canales de control y su efecto en la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, del año 2015; es un estudio de nivel correlacional.

### 3.2 Nivel de investigación

La investigación a realizar será descriptivo correlacional, porque recopila, selecciona información.

### 3.3 Diseño de investigación

El diseño del presente trabajo es no experimental porque se realiza sin manipular deliberadamente variables, observando fenómenos tal y como se dan en su contexto natural; y longitudinal porque recolecta datos a través del tiempo en puntos o periodos especificados para hacer inferencias respecto al cambio, sus determinantes y consecuencias.

X = "Canales de Control"

Y = "Nacionalizacion"

X                      → Y

### 3.4 Población y muestra de estudio

Para realizar el estudio se hará una muestra no aleatoria que permita tener la representatividad estadística de nuestro estudio. Población:

La población estuvo conformada por 04 empresas importadoras de vehículos chinos instaladas en zofra Tacna.:

Cuadro N° 01

<b>EMPRESAS IMPORTADORAS INSTALADAS EN ZOFRA TACNA</b>			
<b>N</b>	<b>NOMBRE</b>		<b>UBICACIÓN</b>
<b>1</b>	<b>EMPRESA "A"</b>		<b>ZOFRA TACNA</b>
<b>2</b>	<b>EMPRESA "B"</b>		<b>ZOFRA TACNA</b>
<b>3</b>	<b>EMPRESA "C"</b>		<b>ZOFRA TACNA</b>
<b>4</b>	<b>EMPRESA "D"</b>		<b>ZOFRA TACNA</b>

Fuente propia

Muestra:

Este trabajo al ser de población finita e identificada, se trabajó con el 100% de la población indicada en la tabla 01

### **3.5 Técnicas e instrumentos de investigación**

#### **3.5.1 Técnicas**

En el desarrollo de la presente investigación la metodología a aplicar dependerá del carácter teórico o empírico de la información mediante el análisis documental y bibliográfico y el análisis de la Data a consultarse en el SIGAD

Las técnicas de recolección, análisis de la información teórica son básicas, pasando por el fichaje, elaboración de resúmenes, cuadros sinópticos.

En lo relacionado a la elaboración de la parte empírica del presente trabajo la obtendré de la administración aduanera de la base de datos del Sistema Integrado de Administración Aduanera (SIGAD) descargando las DUAS que comprendan la importación de vehículos chinos de las cuatro empresas importadoras instaladas en Zofra Tacna

LA OBSERVACION, referida al conjunto de instrumentos de investigación científica que se utilizan para observar sobre el nivel de relación entre variables de forma complementaria.

### **3.5.2 Instrumentos**

El instrumento que se utilizara con mayor frecuencia en el desarrollo de la presente investigación ha sido la ficha documental de las DUAS numeradas en el año 2015 por las empresas instaladas en Zofra Tacna

### **3.6 Ambito de la investigación**

El marco de focalización de la presente investigación, versara sobre el nivel de incidencia y su efecto que tiene los Canales de Control Aduanero en la Nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna

### **3.7 Procesamiento y análisis de información**

#### **3.7.1 Procesamiento de los datos**

El procesamiento de datos se hará de forma automatizada con la utilización de medios informáticos. Para ello, se utilizaran:

El soporte informático SPSS 20 Edition, paquete con recursos para el análisis descriptivo de las variables y para el cálculo de medidas inferenciales; y Excel, aplicación de Microsoft Office, que se caracteriza por sus potentes recursos gráficos y funciones específicas que facilitaran el ordenamiento de datos.

Las acciones específicas en las que se utilizaran los programas mencionados son las siguientes:

#### **En lo que respecta a Excel:**

Registro de información sobre la base de los formatos aplicados. Este procedimiento permitirá configurar la matriz de sistematización de datos que se adjuntara al informe.

#### **3,7,2 Análisis e Interpretación de los datos**

Se utilizaran técnicas y medidas de la estadística correlacional:

En cuanto a la Estadística Descriptiva, se utilizara:

- Tablas de frecuencia absoluta y relativa (porcentual). Estas tablas servirán para la presentación de los datos procesados y ordenados según sus categorías, niveles o clases correspondientes.
- Tablas de contingencia. Se utilizara este tipo de tablas para visualizar la distribución de los datos según las categorías o niveles de los conjuntos de indicadores analizados simultáneamente.

En cuanto a la Estadística correlacional, se utilizara:

Prueba Pearson. , el coeficiente de correlación de Pearson como un índice que puede utilizarse para medir el grado de relación de dos variables siempre y cuando ambas sean cuantitativas.

## CAPITULO VI : RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### 4.1 Tratamiento estadístico e interpretación de tablas

Tabla N°01

CANALES DE CONTROL								
	AJUSTES CIF	AJUSTES VERDE	AJUSTES NARANJA	AJUSTES ROJO	VALOR ADUANERO	IMPUESTOS SIN AJUSTE	IMPUESTOS CON AJUSTE	DIFERENCIA DE IMPUESTOS
EMPRESA A	478149.20	0.00	900.00	300.00	479349.20	86066.856	86282.856	216
EMPRESA B	899505.45	0.00	0.00		899505.45	161910.981	161910.981	0
EMPRESA C	444890.00	0.00	600.00		445490.00	80080.2	80188.2	108
EMPRESA D	174124.20	0.00	0.00	1400.00	175524.20	31342.356	31594.356	252
	<b>1996668.85</b>	<b>0.00</b>	<b>1500.00</b>	<b>1700.00</b>	<b>1999868.85</b>	<b>359400.39</b>	<b>359976.39</b>	<b>576.00</b>
								<b>576.00</b>
								<b>0.16%</b>

Elaboración: Fuente propia

En la tabla N°1 de los análisis de la información referida a las DUAS se observa que al declarar el valor CIF se declaró un valor comercial de US\$/.1996668.85 y al pasar por los canales de control aduanero se incrementó a US\$/.1999868.85, lo que generó un efecto de ajuste positivo incrementándose así a 0.16% de la recaudación del impuesto y derechos arancelarios de nacionalización equivalente a US\$ /.576.00

De las 195 declaraciones aduaneras solo pasaron a los canales de control aduanero 12 declaraciones lo que representa un 6.15% del total de numeración de DUAS al nacionalizar los vehículos chinos por las 4 importadoras instaladas en Zofra Tacna, año 2015. Lo que nos indica que el 93.85% de DUAS declaradas pasaron por canal verde sin revisión documentaria, física. Libre de ajuste si correspondiera el caso.

Tabla N° 2

CANAL DE CONTROL ADUANERO VERDE							
EMPRESA	CANTID		AJUSTE(\$)	VALOR ADUANA	IMPUESTOS SIN AJUSTES	IMPUESTOS CON AJUSTE	DIFERENCIA DE IMPUESTOS
	AD	CIF					
A	50	476949.20	0.00	476949.20	85850.86	85850.86	0.00
B	75	899505.45	0.00	899505.45	161910.98	161910.98	0.00
C	40	444290.00	0.00	444290.00	79972.20	79972.20	0.00
D	18	172724.20	0.00	172724.20	31090.36	31090.36	0.00
	<b>183</b>	<b>1993468.85</b>	<b>0.00</b>	<b>1993468.85</b>	<b>358824.39</b>	<b>358824.39</b>	<b>0.00</b>

Fuente: Elaboración propia

En la tabla N°2 de los análisis de la información referida 183 DUAS pasaron por el canal de control aduanero verde libres de revisión documentarias y física en los cuales no se determinó ninguna ajuste ,por lo tanto no se determinó ninguna influencia de incremento de recaudación de impuestos y derechos, aceptando el valor comercial como valor aduanero utilizando el método de valor de transacción y principio de buena fe.

Tabla N° 3

CANAL DE CONTROL ADUANERO NARANJA							
EMPRESA	CANTID		AJUSTE(\$)	VALOR ADUANA	IMPUESTOS SIN AJUSTES	IMPUESTOS CON AJUSTE	DIFERENCIA DE IMPUESTOS
	AD	CIF					
A	4	34024.70	900.00	34924.70	6124.45	6286.45	162.00
B	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
C	5	44808.00	600.00	45408.00	8065.44	8173.44	108.00
D	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>9</b>	<b>78832.70</b>	<b>1500.00</b>	<b>80332.70</b>	<b>14189.89</b>	<b>14459.89</b>	<b>270.00</b>

270.00 1.90%

Fuente: Elaboración propia

En la tabla N°3 de los análisis de la información referida 09 DUAS pasaron al control aduanero naranja sujetas a revisión documentarias del total de estas declaración de valor comercial declarado US\$/. 78832.70 se determinó un valor aduanero de US\$/.80332.70 incrementándose la recaudación de impuestos al nacionalizar las mercancías en 1.90% de mas, lo cual incidió positivamente.

Tabla N° 4

CANAL DE CONTROL ADUANERO ROJO							
EMPRESA	CANTID		AJUSTE(\$)		IMPUESTOS SIN AJUSTES	IMPUESTOS CON AJUSTE	DIFERENCIA DE IMPUESTOS
	AD	CIF	VALOR ADUANA				
A	1	8623.74	300.00	8923.74	1552.27	1606.27	54.00
B	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
C	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
D	3	16720.56	1400.00	18120.56	3009.70	3261.70	252.00
	4	25344.30	1700.00	27044.30	4561.97	4867.97	306.00
							306.00
							6.71%

Fuente: Elaboración propia

En la tabla N°4 de los análisis de la información referida 04 DUAS pasaron por el canal de control aduanero rojo sujetas a revisión documentarias y física del total de estas declaración el valor comercial declarado es de US\$/.25344.30 se determinaron ajustes de US\$/.1700.00 determinado un valor aduanero de US\$/.27044.30 generando un efecto pósito en el incremento de 6.71% equivalente a US\$/.306.00 en la recaudación de impuestos de los vehículos chinos que pasaron por este canal de control aduanero.

#### 4.2 Contraste de hipótesis

### Hipótesis general

a) Planteamiento de la hipótesis

$H_0$  = No es significativo la influencia de los canales de control aduanero y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

$H_1$  = Es significativo la influencia entre los canales de control aduanero y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

b) Nivel de significancia : 0,05

Para todo valor de p igual o menor que 0,05 se rechaza la  $H_0$ .

c) Pruebas estadísticas:

Correlación de Pearson.

d) Regla de decisión :

Rechazar  $H_0$  si el valor  $-p$  es menor a 0.05

No rechazar  $H_1$  si el valor  $-p$  es mayor a 0.05

Tabla N° 01

Correlación entre Canales de Control Aduanero y Nacionalización

		Canales de Control Aduanero	Nacionalización
Canales de Control Aduanero	Correlación de Pearson	1	.988(**)
	Sig. (bilateral)		.000
	N	8	8
Nacionalización	Correlación de Pearson	.988(**)	1
	Sig. (bilateral)	.000	
	N	8	8

\*\* La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Se rechaza la hipótesis nula

e) Conclusión:

Los resultados de la tabla N° 01 , dan como resultado que el valor  $-p(0.000)$  es menor que el nivel de significancia (0.05), se rechaza  $H_0$ , y se concluye

con un nivel de confianza del 95% que los canales de control aduanero y la Nacionalización tienen una correlación positiva muy alta ( $R= 0.988$ )

### Primera hipótesis específica

a) Planteamiento de la hipótesis

$H_0$  = No existe influencia directa entre el canal de control aduanero verde y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

$H_1$  = Existe influencia directa entre el canal de control aduanero verde y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

b) Nivel de significancia : 0,05

Para todo valor de  $p$  igual o menor que 0,05 se rechaza la  $H_0$ .

c) Pruebas estadísticas:

Correlación de Pearson.

d) Regla de decisión :

Rechazar  $H_0$  si el valor  $-p$  es menor a 0.05

No rechazar  $H_1$  si el valor  $-p$  es mayor a 0.05

Tabla N° 02

Correlación entre Canal de control verde y Nacionalización

		Canal Aduanero Verde	Nacionaliz ación
Canal Aduanero Verde	Correlación de Pearson	1	-.250
	Sig. (bilateral)		.550
	N	8	8
Nacionalización	Correlación de Pearson	-.250	1
	Sig. (bilateral)	.550	
	N	8	8

e) Conclusión:

Los resultados de la tabla N°02 , dan como resultado que el valor – p(0.550) es mayor que el nivel de significancia (0.05), se acepta  $H_0$ , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que el canal de control aduanero verde y la Nacionalización tienen una correlación negativa baja (R= -0.250)

### Segunda hipótesis específica

#### a) Planteamiento de la hipótesis

$H_0$  = No es significativa la incidencia del canal de control aduanero naranja y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

$H_1$ = Es significativa la incidencia del canal de control aduanero naranja y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

#### b) Nivel de significancia : 0,05

Para todo valor de p igual o menor que 0,05 se rechaza la  $H_0$ .

#### c) Pruebas estadísticas:

Correlación de Pearson.

#### d) Regla de decisión :

Rechazar  $H_0$  si el valor –p es menor a 0.05

No rechazar  $H_1$  si el valor –p es mayor a 0.05

Tabla N° 03

Correlación entre Canal de Control Naranja y Nacionalización

		Canal Aduanero Naranja	Nacionalización
Canal Aduanero Naranja	Correlación de Pearson	1	.901(**)
	Sig. (bilateral)		.002
	N	8	8
Nacionalización	Correlación de Pearson	.901(**)	1
	Sig. (bilateral)	.002	
	N	8	8

#### e) Conclusión:

Los resultados de la tabla N°03 , dan como resultado que el valor  $-p(0.002)$  es menor que el nivel de significancia (0.05), se rechaza la  $H_0$ , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que el canal de control aduanero naranja y la Nacionalización tienen una correlación positiva muy alta ( $R=0.901$ )

### Tercera hipótesis específica

a) Planteamiento de la hipótesis

$H_0$  = No es significativo el efecto del canal de control aduanero rojo y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

$H_1$  = Es significativo el efecto del canal de control aduanero rojo y la nacionalización de vehículos chinos de las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

b) Nivel de significancia: 0,05

Para todo valor de  $p$  igual o menor que 0,05 se rechaza la  $H_0$ .

c) Pruebas estadísticas:

Correlación de Pearson.

d) Regla de decisión:

Rechazar  $H_0$  si el valor  $-p$  es menor a 0.05

No rechazar  $H_1$  si el valor  $-p$  es mayor a 0.05

Tabla N° 04

Correlación entre Canal de control rojo y Nacionalización

		Canal Aduanero Rojo	Nacionalización
Canal Aduanero Rojo	Correlación de Pearson	1	.761(*)
	Sig. (bilateral)		.028
	N	8	8
Nacionalización	Correlación de Pearson	.761(*)	1
	Sig. (bilateral)	.028	
	N	8	8

\* La correlación es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

e) Conclusión:

Los resultados de la tabla N°04 , dan como resultado que el valor –  $p(0.028)$  es menor que el nivel de significancia (0.05), se rechaza la  $H_0$ , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que el canal de control aduanero rojo y la Nacionalización tienen una correlación positiva alta ( $R= 0.761$ )

#### 4.4 Discusión de resultados

De la investigación realizada cuyo, objetivo principal es determinar el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de los vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna , año 2015, puede señalarse que de la revisión de los resultados obtenidos se desprenden las siguientes consideraciones finales:

El nivel de control en la nacionalización de vehículos chinos en Zofra Tacna es bajo debido a que de 195 DUAS numeradas solo fueron a pasar 12 a un canal de control naranja o rojo en el cual se hace una revisión física y documentaria pudiéndose encontrar dudas razonables que generen un incremento en la base imponible para la nacionalización solo se llegó a controlar un 6.15% del total de nacionalización en vehículos chinos.

Con respecto a los objetivos específicos se desglosan las siguientes consideraciones:

Se determinó que el canal de control aduanero verde no influye en la determinación de un ajuste para incrementar la base imponible para la nacionalización de los vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.

Se identificó que el canal de control aduanero naranja incidido positivamente en el incremento del valor aduanero generándose mayor recaudación por impuestos en 1.90% a comparación del valor comercial declarado.

Se determinó que el canal de control aduanero rojo afecto positivamente en el incremento de impuestos.

Si bien es cierto se puede apreciar que el 93.85% de las DUAS pasaron por el canal verde es muy significativo ya aquí pasaron libres de control documentario y físico pudiéndose encontrar indicios de duda razonable ,según Cosío-Jara Fernando en su ensayo de valoración aduanera “EL PROCEDIMIENTO DE LA DUDA RAZONABLE Y LAS REGLAS DEL DEBIDO PROCESO-LIMA-PERU” así mismo hace mención que en un sistema aduanero que tiene como uno de sus pilares el principio de Buena Fe , no resulta extraño que en las operaciones de importación la administración aduanera asuma por cierto el valor declarado por el administrado en su Declaración, un valor que para efectos aduaneros será la base imponible de los tributos, en una importación “*Bona Fides*” el despachador de aduanas presenta su declaración de importación para consumo ante la aduna , respecto de una mercancía detallada en el formato A) cuyo valor de transacción es declarado bajo juramento (formato B) y sirve de base imponible para su liquidación de derechos (formato C) , la cual la aduana acepta y luego de ser cancelada le otorga el levante ,sin embargo la Buena Fe de la administración no puede entenderse como una patente de corso para que el importador considere que siempre su valor declarado será la base de cálculo de los tributos a pagar , por ello debemos tener en cuenta que dicho valor no constituye una presunción *jure et de jure*, es decir que se toma por verdadero ,por el contrario , esa Buena Fe conforme la propia ley se entiende como una presuncion que admite prueba en contrario y es por ello que la administracion tiene derecho de dudar de ese valor esa duda es el punto de partida del procedimiento de Duda razonable.

Por ultimo en cuanto al efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos se demostró que afecto de manera positiva incrementándose en 0.16% traduciéndose en US\$/.576.00, en impuestos. Esto aparentemente no es muy significativo pero si lo relacionamos con la cantidad de declaraciones que generaron este efecto se

determinaría que existen indicios para dudar y llegar a ajustes que incrementen una mayor recaudación de impuestos.

## **CONCLUSIONES**

### **PRIMERA**

De acuerdo al trabajo desarrollado los canales de control aduanero inciden positivamente en el incremento de la base imponible de tributos y derechos arancelarios, es decir que a mayor control aduanero conllevara a mayor recaudación de impuestos.

### **SEGUNDA**

Por otro lado se observó que de las 195 DUAS solo 12 pasaron a canal de control naranja y rojo, 183 DUAS pasaron libremente y se les acepto el primer método de valoración aduanera el método de valor de transacción.

### **TERCERA**

El canal de control aduanero verde no influyo directamente con la nacionalización de vehículos chinos por las empresas importadoras instaladas en Zofra Tacna, año 2015. En este canal pasaron libremente 183 DUAS sin revisión física y documentaria esto equivale al 93.85% del total de las declaraciones anuales. Aceptando el valor comercial como valor aduanero. Utilizando el método de valor de transacción o precio realmente pagado.

### **CUARTA**

La incidencia del canal de control aduanero naranja es significativa de las 09 declaraciones que pasaron por este control se incrementó la recaudación de impuestos en un 1.90% de lo declarado inicialmente equivalente US\$/. 270.00.

### **QUINTA**

El efecto del canal de control aduanero rojo fue significativo de las 03 declaraciones que pasaron por este canal se determinó un ajuste positivo de US\$1700.00 al valor comercial, esto genero un incremento del 6.71% en impuestos.

## RECOMENDACIONES

### PRIMERA

Es necesario fortalecer el control aduanero elevando el % de muestra de declaraciones que son enviadas a los canales de control aduanero: Naranja, rojo.

### SEGUNDA

Si bien es cierto que Aduanas cuenta con una herramienta automatizada con una base datos de precios de las mercancías que ingresan al país (SIVEP) siguen registrándose casos en los cuales ingresan vehículos con menores precios que figuran en su lista, aquí debería hacerse un énfasis o determinar las causas que lo originan.

### TERCERA

Así mismo es necesario revisar aquellas declaraciones que pasaron por canal verde libres de control documentario y físico ya que se detectaron ajustes en otros casos al ingresar a canales de control naranja, rojo.

### CUARTA

Implantar un control concurrente. , no esperar el plazo de 4 años para poder realizar los posibles ajustes de valor, debido a que en ese lapso de tiempo la empresa sujeta a revisión se declare en quiebra o cierre.

## BIBLIOGRAFIA

- Comercio y Aduanas . com.mx. (2010). *Responsabilidades Incoterms CFR*.  
Obtenido de Instituto Nacional De Comercio Exterior y Aduanas:  
<http://www.comercioyaduanas.com.mx/incoterms/incoterm/211-responsabilidades-cfr-incoterm>
- Congreso de la Republica del Peru. (27 de 06 de 2008). Ley N°1053. *Ley General de Aduanas, Artículo 2*. Lima, Peru.
- Cosio Jara, F. (Diciembre de 2014). El procedimiento de Duda razonable y las Reglas del debido proceso. *Ensayos de Valoracion Aduanera*. Lima, Peru.
- Ernst, & young. (20 de 11 de 2013). Valoracion Aduanera. *Valoracion Aduanera*. Lima.
- Comercio y Aduanas . com.mx. (2010). *Responsabilidades Incoterms CFR*.  
Obtenido de Instituto Nacional De Comercio Exterior y Aduanas:  
<http://www.comercioyaduanas.com.mx/incoterms/incoterm/211-responsabilidades-cfr-incoterm>
- Congreso de la Republica del Peru. (27 de 06 de 2008). Ley N°1053. *Ley General de Aduanas, Artículo 2*. Lima, Peru.
- Cosio Jara, F. (Diciembre de 2014). El procedimiento de Duda razonable y las Reglas del debido proceso. *Ensayos de Valoracion Aduanera*. Lima, Peru.
- Ernst, & young. (20 de 11 de 2013). Valoracion Aduanera. *Valoracion Aduanera*.  
Lima.
- Ling, F. (10 de 02 de 2015). *Metodos de Valoracion Aduanera en el Peru*. Obtenido de Estudio Juridico Ling Santos:  
<http://www.estudiojuridicolingsantos.com/2015/02/metodos-de-valoracion-aduanera-en-el-peru.html>
- Ling, F. (10 de 02 de 2015). *Metodos de Valoracion Aduanera en el PERU*.  
Obtenido de Estudio Juridico Ling Santos:

<http://www.estudiojuridicolingsantos.com/2015/02/metodos-de-valoracion-aduanera-en-el-peru.html>

Ojeda Noblecilla, L. (Diciembre de 2014). Propuesta de banco de datos para valoración en importación simplificada. *Ensayos de valoración aduanera*. Lima, Lima: Palestra Editores S.A.C.

Ordoñez Torres, J. (2009). Impacto de las medidas de control en la Declaración de Cánones y Derechos de Licencia (regalías) como parte del Valor en aduanas. Lima, Lima.

Oswaldo, A., & Katherine, C. (Diciembre de 2014). Primer método de valoración elementos y requisitos para su aplicación reflexiones aplicables a importaciones en donde no exista una compraventa. *Ensayos de Valoración Aduanera*. Lima, Perú: Palestra Editores S.A.C.

Real Academia Española. (s.f.). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de Real Academia Española: <http://dle.rae.es/?id=bJeLxWG>

Rosas Buendía, R. (2011). Regímenes Aduaneros. Lima: Entrelíneas S.R.Ltda.

Sorogastua Ruffner, J. L., & Aliaga Aliaga, E. R. (Diciembre de 2014). La Duda Razonable como mecanismo de control del valor en aduanas declarado y la queja como medio de defensa de los administrados. *Ensayos de Valoración Aduanera*. Lima: Palestra Editores S.A.C.

**ANEXOS**

## ANEXO 01 MATRIZ DE CONSISTENCIA

**“LOS CANALES DE CONTROL ADUANERO Y SU EFECTO EN LA NACIONALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS CHINOS IMPORTADOS POR LAS EMPRESAS INSTALADAS EN ZOFRA TACNA, AÑO 2015”**

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS		
			VARIABLES	INDICADORES
<p><b>Problema Principal</b> ¿Cuál es el efecto que tienen los canales de control aduanero en la nacionalización de los vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015?</p> <p><b>Problemas Secundarios</b></p> <p>a) ¿Cuál es la influencia del canal de control aduanero verde en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna?</p> <p>b) ¿Cuál es la incidencia del canal de control aduanero naranja en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna?</p> <p>c) ¿Cuál es el efecto que tiene el canal de control aduanero rojo en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna?</p>	<p><b>Objetivo Principal</b> Determinar el efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015.</p> <p><b>Objetivos Secundarios</b></p> <p>a) Determinar la influencia del canal de control aduanero verde en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna.</p> <p>b) Identificar la incidencia del canal de control aduanero naranja en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna.</p> <p>c) Determinar el efecto que tiene el canal de control aduanero rojo en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna</p>	<p><b>Hipótesis Principal</b> El efecto de los canales de control aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, año 2015, es significativo.</p> <p><b>Hipótesis Secundarios</b></p> <p>a) La influencia del canal de control aduanero verde en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna es directa.</p> <p>b) La incidencia del canal de control aduanero naranja en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna es significativa.</p> <p>c) El efecto del canal de control rojo aduanero en la nacionalización de vehículos chinos importados por las empresas instaladas en Zofra Tacna, es significativo.</p>	<p><b>Canales de Control Aduanero</b></p>	<p>Verde Naranja Rojo</p>
			<p><b>Nacionalización</b></p>	<p>Valor de Aduana Impuestos</p>

### ANEXO 02 OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	ESCALA	NATURALEZA	INDICADORES
“Canales de Control Aduanero”	Es la asignación aleatoria del canal por parte de Aduanas del Perú que determina el tipo de control de las mercancías declaradas pudiendo ser: verde, naranja, rojo.	. Canal verde: las mercancías no requieren de revisión documentaria ni reconocimiento físico y serán entregadas de manera inmediata a sus consignatarios una vez cancelados sus derechos arancelarios y demás tributos de importación. Canal Naranja: Las mercancías serán sometidas únicamente a revisión documentaria. Canal Rojo: Estas mercancías estarán sujetas a revisión documentaria y reconocimiento físico.	Discreta	Cuantitativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canal Verde.</li> <li>• Canal Naranja.</li> <li>• Canal</li> <li>• Rojo.</li> </ul>
“Nacionalización”	Tramitación documentarias ante la aduana para su ingreso al país , presentación de la declaración única de aduana solicitando la nacionalización de la mercancía y liquidación de derechos e impuestos	El reconocimiento documentario y físico de la mercancía se debe solicitar ante la autoridad aduanera por el agente de aduana esta puede ser solicitada mediante intercambio de información por vía electrónica o por escrito con la presentación física de la documentación correspondiente el sistema de gestión aduanera valida los datos y de ser conforme genera automáticamente la numeración correspondiente caso contrario comunicara la corrección del caso las declaraciones numeradas son sometidas a un sistema de selección a fin de determinar el tipo de control al que serán sujetas las mercancías , de acuerdo a tres canales :verde, naranja, rojo. Cumplido todo esto requisitos se procede a la liquidación de impuestos	Discreta	Cuantitativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor Aduanero</li> <li>• Impuestos.</li> </ul>

## ANEXO 03 NACIONALIZACIÓN DE VEHÍCULOS CHINOS DE LAS 04 EMPRESAS INSTALADAS EN ZOFRA TACNA, AÑO 2015

NACIONALIZACION PRIMER SEMESTRE EMPRESA "A"												
ITEM	VALOR DE ORIGEN					VALOR DE NACIONALIZACION						
	DUA	FOB	FLETE	SEGURO	CIF	CANAL DE CONTROL ADUANERO	AJUSTES	VALOR DE ADUANA	IGV	IPM	ADV	TOTAL IMPUESTOS Y DERECHOS
1	172-1	6900	1719.74	4	8623.74	ROJO	300	8923.74	1427.80	178.47	0	1606.27
2	172-2	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
3	172-3	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
4	172-4	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
5	172-5	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
6	172-6	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
7	172-7	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
8	172-8	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
9	172-9	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
10	172-10	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
11	172-11	6900	1719.74	4	8623.74	NARANJA	300	8923.74	1427.80	178.47	0	1606.27
12	172-12	6900	1719.74	4	8623.74	NARANJA	300	8923.74	1427.80	178.47	0	1606.27
13	172-13	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
14	172-14	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
15	172-15	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
16	172-16	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
17	172-17	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
18	172-18	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
19	172-19	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
20	172-20	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
21	172-21	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
22	172-22	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
23	172-23	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
24	172-24	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
25	172-25	6900	1719.74	4	8623.74	NARANJA	300	8923.74	1427.80	178.47	0	1606.27
26	172-26	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
27	172-27	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
28	172-28	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
29	172-29	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
30	172-30	7500	1719.74	4	9223.74	VERDE	0	9223.74	1475.80	184.47	0	1660.27
		<b>222600</b>	<b>51592.2</b>	<b>120</b>	274312.2		<b>1200</b>	275512.20	<b>44081.95</b>	<b>5510.24</b>	<b>0</b>	<b>49592.20</b>

NACIONALIZACION SEGUNDO SEMESTRE EMPRESA "A"												
1	172-31	7500	649.48	4	8153.48	NARANJA	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
2	172-32	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
3	172-33	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
4	172-34	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
5	172-35	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
6	172-36	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
7	172-37	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
8	172-38	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
9	172-39	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
10	172-40	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
11	172-41	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
12	172-42	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
13	172-43	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
14	172-44	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
15	172-45	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
16	172-46	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
17	172-47	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
18	172-48	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
19	172-49	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
20	172-50	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
21	172-51	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
22	172-52	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
23	172-53	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
24	172-54	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
25	172-55	7500	649.48	4	8153.48	VERDE	0	8153.48	1304.56	163.070	0	1467.63
		<b>187500</b>	<b>16237</b>	<b>100</b>	<b>203837</b>		<b>0</b>	<b>203837</b>	<b>32613.92</b>	<b>4076.740</b>		<b>36690.66</b>

## NACIONALIZACION PRIMER SEMESTRE EMPRESA "B"

ITEM	VALOR DE ORIGEN					VALOR DE NACIONALIZACION						TOTAL IMPUESTOS Y DERECHOS
	DUA	FACTURA ORIGINAL	FLETE	SEGURO	CIF	CANAL DE CONTROL ADUANERO	AJUSTES	VALOR DE ADUANA	IGV	IPM	ADV	
1	172-X1	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
2	172-X2	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
3	172-X3	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
4	172-X4	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
5	172-X5	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
6	172-X6	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
7	172-X7	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
8	172-X8	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
9	172-X9	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
10	172-X10	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
11	172-X11	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
12	172-X12	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
13	172-X13	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
14	172-X14	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
15	172-X15	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
16	172-X16	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
17	172-X17	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
18	172-X18	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
19	172-X19	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
20	172-X20	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
21	172-X21	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
22	172-X22	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
23	172-X23	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
24	172-X24	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
25	172-X25	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
26	172-X26	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
27	172-X27	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
28	172-X28	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
29	172-X29	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
30	172-X30	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
31	172-X31	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
32	172-X32	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
33	172-X33	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
34	172-X34	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74
35	172-X35	11100.00	437.00	6	11543.00	VERDE	0	11543.00	1846.88	230.86	0	2077.74

## NACIONALIZACION SEGUNDO SEMESTRE EMPRESA" B"

1	172-36	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
2	172-37	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
3	172-38	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
4	172-39	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
5	172-40	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
6	172-41	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
7	172-42	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
8	172-43	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
9	172-44	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
10	172-45	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
11	172-46	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
12	172-47	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
13	172-48	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
14	172-49	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
15	172-50	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
16	172-51	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
17	172-52	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
18	172-53	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
19	172-54	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
20	172-55	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
21	172-56	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
22	172-57	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
23	172-58	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
24	172-59	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
25	172-60	11,100.00	1658.00	6	12764.00	VERDE	0	12764.00	2042.24	255.28	0	2297.52
26	172-Y1	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
27	172-Y2	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
28	172-Y3	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
29	172-Y4	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
30	172-Y5	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
31	172-Y6	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
32	172-Y7	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
33	172-Y8	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
34	172-Y9	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
35	172-Y10	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
36	172-Y11	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
37	172-Y12	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
38	172-Y13	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
39	172-Y14	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
40	172-Y15	11,100.00	656.03	4	11760.03	VERDE	0	11760.03	1881.60	235.20	0	2116.81
		<b>444,000.00</b>	51290.45	210	495500.45		0	<b>495500.45</b>	79280.07	9910.01	0	89190.08

**NACIONALIZACION PRIMER SEMESTRE EMPRESA "C"**

<b>NACIONALIZACION PRIMER SEMESTRE EMPRESA "C"</b>												
<b>VALOR DE ORIGEN</b>						<b>VALOR DE NACIONALIZACION</b>						
ITEM	DUA	FACTURA ORIGINAL	FLETE	SEGURO	CIF	CANAL DE CONTROL ADUANERO	AJUSTES	VALOR DE ADUANA	IGV	IPM	ADV	TOTAL IMPUESTOS Y DERECHOS
1	172-Y1	7000	1325	7	8332	NARANJA	200	8532	1365.12	170.64	0	1535.76
2	172-Y2	7000	1325	7	8332	NARANJA	200	8532	1365.12	170.64	0	1535.76
3	172-Y3	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
4	172-Y4	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
5	172-Y5	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
6	172-Y6	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
7	172-Y7	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
8	172-Y8	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
9	172-Y9	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
10	172-Y10	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
11	172-Y11	7000	1325	7	8332	NARANJA	200	8532	1365.12	170.64	0	1535.76
12	172-Y12	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
13	172-Y13	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
14	172-Y14	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
15	172-Y15	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
16	172-Y16	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
17	172-Y17	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
18	172-Y18	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
19	172-Y19	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
20	172-Y20	8800	1325	7	10132	VERDE	0	10132	1621.12	202.64	0	1823.76
		<b>170600</b>	<b>26500</b>	<b>140</b>	<b>197240</b>		<b>600</b>	<b>197840</b>	<b>31654.4</b>	<b>3956.8</b>	<b>0</b>	<b>35611.2</b>

NACIONALIZACION SEGUNDO SEMESTRE EMPRESA "C"												
1	172-Y21	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
2	172-Y22	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
3	172-Y23	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
4	172-Y24	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
5	172-Y25	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
6	172-Y26	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	NARANJA	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
7	172-Y27	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	NARANJA	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
8	172-Y28	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
9	172-Y29	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
10	172-Y30	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
11	172-Y31	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
12	172-Y32	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
13	172-Y33	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
14	172-Y34	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
15	172-Y35	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
16	172-Y36	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
17	172-Y37	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
18	172-Y38	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
19	172-Y39	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
20	172-Y40	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
21	172-Y41	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
22	172-Y42	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
23	172-Y43	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
24	172-Y44	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
25	172-Y45	8800.00	1099.00	7.00	9906.00	VERDE	0	9906.00	1584.96	198.12	0	1783.08
		<b>220000.00</b>	<b>27475.00</b>	<b>175.00</b>	<b>247650.00</b>		<b>0</b>	<b>247650.00</b>	<b>39624.00</b>	<b>4953.00</b>	<b>0</b>	<b>44577.00</b>

NACIONALIZACION PRIMER SEMESTRE EMPRESA "D"												
VALOR DE ORIGEN						VALOR DE NACIONALIZACION						TOTAL IMPUESTOS Y DERECHOS
ITEM	DUA	FACTURA ORIGINAL	FLETE	SEGURO	CIF	CANAL DE CONTROL ADUANERO	AJUSTES	VALOR DE ADUANA	IGV	IPM	ADV	
1	172-Z1	6800.00	1556.28	4.00	8360.28	ROJO	700.00	9060.28	1449.64	181.21	0.00	1630.85
2	172-Z2	6800.00	1556.28	4.00	8360.28	ROJO	700.00	9060.28	1449.64	181.21	0.00	1630.85
3	172-Z3	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
4	172-Z4	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
5	172-Z5	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
6	172-Z6	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
7	172-Z7	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
8	172-Z8	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
9	172-Z9	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
10	172-Z10	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
11	172-Z11	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
12	172-Z12	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
13	172-Z13	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
14	172-Z14	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
15	172-Z15	7200.00	1556.28	4.00	8760.28	VERDE	0	8760.28	1401.64	175.21	0.00	1576.85
		<b>107200.00</b>	<b>23344.20</b>	<b>60.00</b>	<b>130604.20</b>	<b>0.00</b>	<b>1400.00</b>	<b>132004.20</b>	<b>21120.67</b>	<b>2640.08</b>	<b>0.00</b>	<b>23760.76</b>

NACIONALIZACION SEGUNDO SEMESTRE EMPRESA "D"												
1	172-Z16	7500.00	1200.00	4	8704.00	VERDE	0	8704.00	1392.64	174.08	0	1566.72
2	172-Z17	7500.00	1200.00	4	8704.00	VERDE	0	8704.00	1392.64	174.08	0	1566.72
3	172-Z18	7500.00	1200.00	4	8704.00	VERDE	0	8704.00	1392.64	174.08	0	1566.72
4	172-Z19	7500.00	1200.00	4	8704.00	VERDE	0	8704.00	1392.64	174.08	0	1566.72
5	172-Z20	7500.00	1200.00	4	8704.00	VERDE	0	8704.00	1392.64	174.08	0	1566.72
		<b>37500.00</b>	<b>6000.00</b>	<b>20.00</b>	<b>43520.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>43520.00</b>	<b>6963.20</b>	<b>870.40</b>	<b>0.00</b>	<b>7833.60</b>

**ANEXO 04 INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN GUÍA DOCUMENTAL CANALES DE CONTROL ADUANERO**

	CANALES DE CONTROL ADUANERO							
	SEMESTRE	UNIDADES	VERDE		NARANJA		ROJO	
			SC	CC	SC	CC	SC	CC
EMPRESA A	I-SEMESTRE	30	239817.24	0.00	0.00	25871.22	0.00	8623.74
	II-SEMESTRE	25	195683.52	0.00	8153.48	0.00	0.00	0.00
EMPRESA B	I-SEMESTRE	35	404005.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	II-SEMESTRE	40	495500.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
EMPRESA C	I-SEMESTRE	20	172244.00	0.00	0.00	24996.00	0.00	0.00
	II-SEMESTRE	25	227838.00	0.00	19812.00	0.00	0.00	0.00
EMPRESA D	I-SEMESTRE	15	113883.64	0.00	0.00	0.00	0.00	16720.56
	II-SEMESTRE	5	43520.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

**ANEXO 05 INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN GUÍA DOCUMENTAL NACIONALIZACIÓN**

	<b>NACIONALIZACION</b>						
		<b>VALOR ADUANERO</b>		<b>IMPUESTOS</b>		<b>NACIONALIZACION</b>	
		<b>S</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>C</b>
EMPRESA A	I-SEMESTRE	23918.00	35694.96	4305.24	6425.09	28223.24	42120.05
	II-SEMESTRE	203837.00	0.00	36690.66	0.00	240527.66	0.00
EMPRESA B	I-SEMESTRE	404005.00	0.00	72720.90	0.00	476725.90	0.00
	II-SEMESTRE	495500.45	0.00	89190.08	0.00	584690.53	0.00
EMPRESA C	I-SEMESTRE	172244.00	25596.00	31003.92	4607.28	203247.92	30203.28
	II-SEMESTRE	247650.00	0.00	44577.00	0.00	292227.00	0.00
EMPRESA D	I-SEMESTRE	113883.64	18120.56	20499.06	3261.70	134382.70	21382.26
	II-SEMESTRE	43520.00	0.00	7833.60	0.00	51353.60	0.00

**ANEXO 06 VALIDACIÓN DE EXPERTOS**